

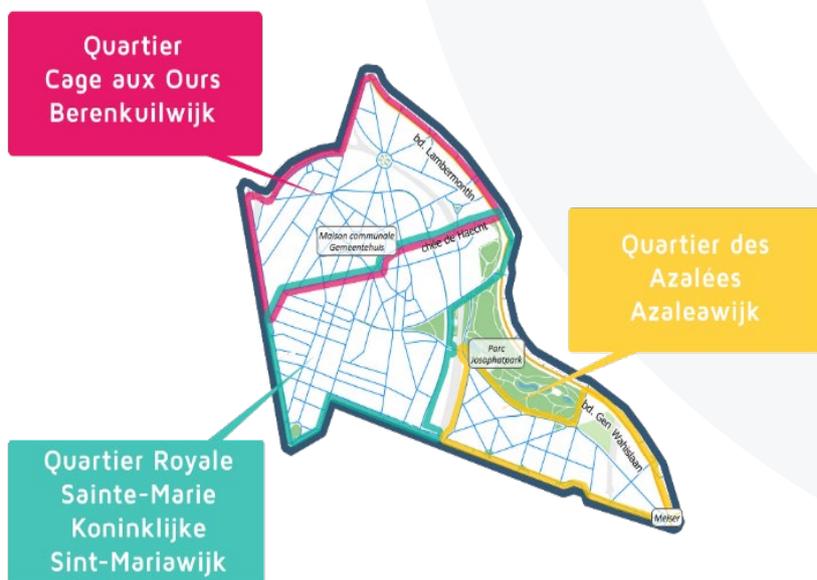
Commune de Schaerbeek

GOOD MOVE

Contrat Local de Mobilité « Colignon-Josaphat »

Rapport d'évaluation de la sous-maille Royale Sainte-Marie

Avril 2024



SUIVI ADMINISTRATIF
SERVICE MOBILITÉ
JULIEN FOCANT
AMELIE GRÉGOIRE
FRANÇOIS DEGÉE
ANDREAS PAULS
BUREAU 2.23
HOTEL COMMUNAL

A.	HISTORIQUE.....	5
B.	INTRODUCTION.....	6
C.	MESURES DE CIRCULATION ET AMENAGEMENTS.....	6
C.1.	Des objectifs clairs	6
	C.1.1. Les préceptes du plan « Good Move »	6
	C.1.2. Le quartier Royale Sainte-Marie : Des pôles de déplacement diversifiés.....	8
	C.1.3. Le quartier Royale Sainte-Marie : Le diagnostic	10
C.2.	Un processus citoyen en pleine pandémie.....	13
C.3.	Des aménagements adaptés	15
	C.3.1. Un calendrier adapté et synchronisé.....	15
	C.3.2. Des mesures concrètes.....	15
D.	COMPTAGES DE TRAFIC : COMBIEN SOMMES-NOUS SUR LA ROUTE ?	19
D.1.	Considérations méthodologiques.....	20
D.2.	Des chiffres automobiles précieux et cohérents	21
	D.2.1. Le triangle place de la Reine	21
	D.2.2. Par la chaussée de Haecht et la rue Royale Sainte-Marie	23
	D.2.3. Aux abords de l'avenue Louis Bertrand et de l'avenue Voltaire.....	25
	D.2.4. Autour de la place Pogge.....	26
	D.2.5. Un bilan équilibré et des explications potentielles.....	27
D.3.	Des infrastructures cyclables bien employées	29
	D.3.1. Considérations méthodologiques.....	30
	D.3.2. La rue Royale Sainte-Marie.....	30
	D.3.3. L'avenue Louis Bertrand	31
	D.3.4. L'avenue Voltaire.....	32
	D.3.5. Des cyclistes en augmentation	32
E.	TEMPS DE PARCOURS AUTOMOBILE : UNE DUREE DE TRAJET.....	33
E.1.	Considérations méthodologiques.....	33
E.2.	Quelques itinéraires habituels	34
	E.2.1. Par l'avenue Paul Deschanel.....	34
	E.2.2. A travers l'avenue Louis Bertrand	35
	E.2.3. Par la rue des Palais.....	38
	E.2.4. La chaussée de Haecht	39
	E.2.5. Rejoindre Meiser par la rue Rogier et l'avenue Rogier.....	40
E.3.	Une situation en amélioration	42
F.	TRANSPORTS EN COMMUN : L'IMPACT SUR LES LIGNES DE BUS	42
F.1.	Les performances de la STIB.....	44
	F.1.1. Des temps de parcours qui s'améliorent.....	44
	F.1.2. La vitesse commerciale : Un défi permanent en milieu urbain	48
	F.1.3. Des progrès en cours	50
F.2.	De Lijn.....	51
G.	IMPACT SUR LE COMMERCE : ET NOS COMMERÇANTS DANS TOUT ÇA ?	52

G.1. Enquêtes chalands	52
G.1.1. « Petite Anatolie »	52
G.1.1. « Josaphat »	54
H. UN RETOUR DE LA POLICE	55
I. UN RETOUR DU SIAMU	56
J. UN RETOUR DE BRUXELLES PROPRETE	56
K. UN RETOUR DES GARDIENS DE LA PAIX.....	56
L. RETOUR HABITANTS : L'AVIS DES SCHAERBEEKOIS.....	57
L.1. Des riverains.....	57
L.2. Des cyclistes.....	59
L.3. Des piétons.....	59
M. EMISSIONS ET BRUITS : STATUT SUR LA POLLUTION ENVIRONNEMENTALE	61
M.1. Emissions.....	61
M.2. Bruits.....	61
N. OBSERVATIONS DE TERRAIN DU SERVICE MOBILITE.....	61
O. RECOMMANDATIONS ET PISTES DE REFLEXION	62
O.1. Des solutions pour la rue de la Poste.....	63
O.1.1. Une inversion de sens unique	63
O.1.1. Un filtre modal à hauteur de la place Lehon	65
O.2. Une amélioration pour la rue Rubens.....	66
O.2.1. Plusieurs scénarios étudiés.....	67
O.2.2. Le tronçon Est de la rue Rubens à sens unique	68
O.3. Sur la chaussée de Haecht entre Sainte-Marie et Robiano	69
O.3.1. Travailler sur l'optimisation des feux de circulation	69
O.3.2. Création d'un céder le passage	69
O.3.3. Etudier la possibilité d'augmenter les zones de livraison	70
O.4. Propositions complémentaires et pistes de réflexion	70
O.4.1. Une avenue Deschanel à ne pas oublier.....	70
O.4.2. Un revêtement plus confortable	71
O.4.3. De la couleur.....	72
O.4.4. Création d'une zone cyclable.....	72
O.4.5. Un arrêt Robiano bientôt aux normes.....	73
O.4.6. Des coussins berlinois pour une plus grande sécurité.....	74
O.4.7. Un GPS un peu perdu	74
O.4.8. Dérogations pour l'ABP	74

P. ANNEXES.....	76
Q.1.1. Cartographies des évolutions de comptage	76
Q.1.2. Cartographies des durées de temps de trajet	82
Q.1.3. Cartographies des données STIB	89
Q.1.4. Cartographies du baromètre piéton.....	95
Q.1.5. Les trois scénarios de la rue Rubens.....	96

A. HISTORIQUE

Avant de commencer l'analyse des mesures implémentées dans la sous-maille Royale Sainte-Marie, il convient de rappeler le contexte et l'historique des décisions du Collège au sujet de l'implémentation du Contrat Local de Mobilité « Colignon – Josaphat » et ses liens avec cette sous-maille. Pour rappel :

- En juin 2019, le projet de Plan Régional de Mobilité Good Move a été approuvé en première lecture par le Gouvernement régional ;
- De juin à octobre 2019 s'est déroulée l'enquête publique relative à ce projet. Pendant ces quatre mois, les citoyens et la Commune ont pu apporter leur contribution et exprimer leur avis ;
- Le 28/10/2019, la Commune a été invitée par Bruxelles Mobilité à participer à l'appel à candidature relatif aux Contrats Locaux de Mobilité 2019-2024 ;
- Le 05/03/2020, le Conseil des Ministres a approuvé, en deuxième lecture, la version finale du Plan Régional de Mobilité Good Move ;
- Le 10/03/2020, le Collège a approuvé le dossier de candidature et a chargé le service Mobilité d'envoyer le dossier à l'administration régionale ;
- Le 25/08/2020, **le Collège a pris acte que le dossier de la Commune en réponse à l'appel à candidatures « Contrats Locaux de Mobilité 2019-2024 » a été retenu par le Gouvernement régional** et constituera l'un des cinq premiers contrats à être mis en œuvre en Région bruxelloise ;
- Le 05/01/2021, le Collège a pris acte que les bureaux d'étude Stratec, Espaces-Mobilités et EcoRes ont été sélectionnés pour accompagner la Commune et Bruxelles Mobilité dans la mise en œuvre du CLM « Colignon – Josaphat » et a approuvé le processus de participation citoyenne qui sera réalisé durant la phase de diagnostic du CLM ;
- Le 23/02/2021, le Collège a approuvé le projet de réaménagement du tronçon de la Chaussée de Haecht entre la place de la Reine et l'avenue Rogier ;
- Le 25/01/2022, le Collège a approuvé le **nouveau plan de circulation de la maille** « Colignon – Josaphat » ;
- Le 24/05/2022, le Collège a approuvé le **rapport final de l'étude CLM** « Colignon – Josaphat » ;
- Le 31/05/2022, le Collège a approuvé le planning de mise en œuvre des sous-mailles Royale Sainte-Marie et Cage aux Ours ;
- Le 23/08/2022, le Collège a approuvé le plan de marquages STIB « Rogier » et « Haecht » ;
- Le 29/11/2022, le Collège a approuvé la **structure des rapports d'évaluation** des sous-mailles Azalées, Royale Sainte-Marie et Cage aux Ours.

B. INTRODUCTION

Ce présent rapport a pour objectif de présenter une évaluation des mesures prises au sein de la sous-maille Royale Sainte-Marie dans le cadre du Contrat Local de Mobilité « Colignon – Josaphat » (CLM). Après un rappel des objectifs et des aménagements exécutés, nous explorerons les comptages de trafic et les temps de parcours avant et après introduction et implémentation du CLM. Une attention particulière sera par ailleurs consacrée aux performances des transports en commun (vitesse commerciale et régularité). Des retours d'organismes divers (Police, SIAMU, Gardiens de la Paix) ainsi que des riverains et d'associations cyclistes permettront de compléter la cartographie de cette analyse. Pour finir, une conclusion recensant les points améliorés et les points d'amélioration permettra de synthétiser la situation actuelle. Dans ce bilan, des recommandations et de pistes de réflexion, qui permettront de potentiellement améliorer les points problématiques encore subsistants dans le quartier Royale Sainte-Marie, seront proposés.

C. MESURES DE CIRCULATION ET AMENAGEMENTS

C.1. Des objectifs clairs

C.1.1. Les préceptes du plan « Good Move »

Le plan « Good Move » est le Plan Régional de Mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale. Approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois, il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité. Parmi les six grands axes de ce plan¹, les principes « Good Neighbourhood » et « Good Network » aspirent à encadrer la mobilité dans les quartiers, à améliorer la qualité de vie des riverains et à organiser les différents réseaux de transport de manière performante. Pour atteindre ces objectifs, un partage des voiries a notamment été imaginé et établi sur base de deux concepts fondamentaux : une hiérarchisation des modes de déplacements (dans l'ordre de priorité : Piéton, Vélo, Transports Publics, Auto, Poids lourds) et une Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV)² se présentant comme suit :



Trois niveaux, liés aux différents modes de déplacements, définissent ainsi le rôle de chaque voirie au sein d'un réseau d'espace public structuré (exemples : Vélo CONFORT, Auto PLUS, TC CONFORT). Cette typologie permet ainsi la création de quartiers apaisés³, reliés par des axes structurants intermodaux⁴ centrés sur des transports en commun efficaces et une

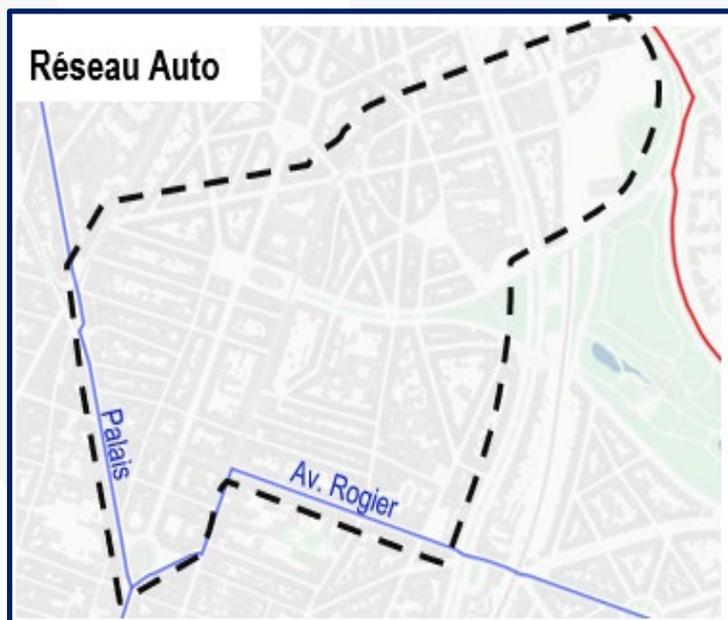
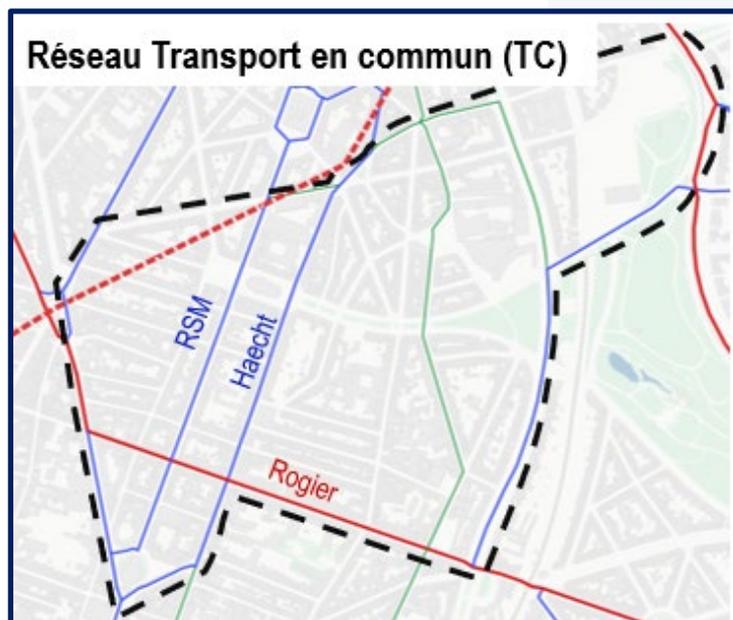
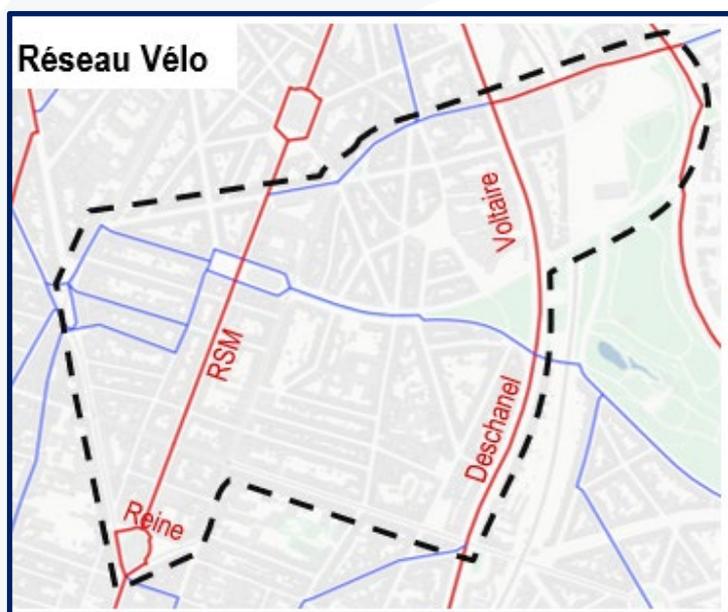
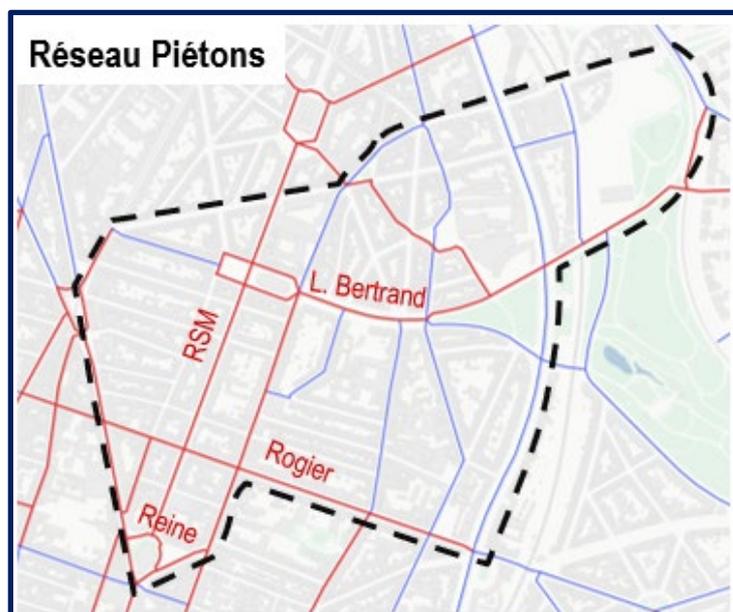
¹ Pour plus d'information, vous pouvez consulter ce site web : [Good Move | Bruxelles Mobilité \(mobilite-mobiliteit.brussels\)](https://www.bruxelles-mobilite.be/good-move)

² Pour plus d'information sur la hiérarchisation et la spécialisation des voiries, vous pouvez consulter cette page web : [Hierarchisation et spécialisation des voiries – Guide de l'espace public bruxellois \(publicspace.brussels\)](https://www.bruxelles-mobilite.be/hierarchisation-et-specialisation-des-voiries)

³ Un quartier apaisé est un périmètre, délimité par des grands axes et où seuls les habitants, leurs visiteurs, les travailleurs et les clients de commerce auront encore intérêt à accéder en voiture. Les véhicules de transit, dont la destination n'est pas située à l'intérieur de ce périmètre, auront intérêt à la contourner ou à changer de mode de transport.

⁴ Le terme « intermodal » est relatif à ce qui concerne et implique différents moyens de transport.

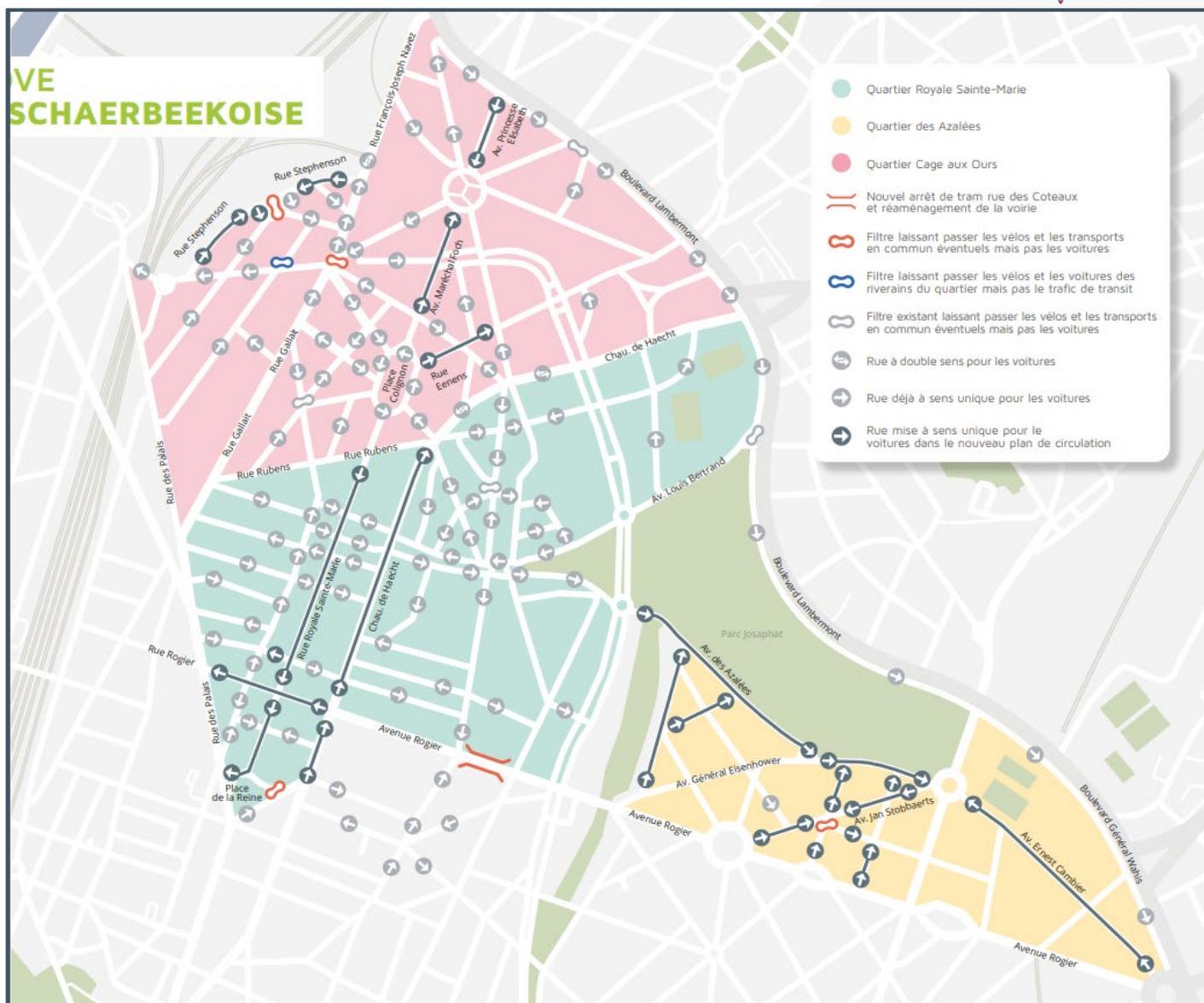
circulation plus fluide. Pour faciliter cet « apaisement », l'une des règles consiste à reporter le trafic de transit⁵ des voitures et poids lourds sur les axes Auto et Poids Lourds PLUS et CONFORT, sécurisant ainsi les voiries de quartier et les laissant principalement à disposition des riverains et des autres modes de transport. Ci-dessous sont représentés les réseaux Piétons, Vélo, Transport en commun et Auto de la sous-maille Royale Sainte-Marie.



Ces cartes représentent la SMV des réseaux Piétons, Vélo, TC et AUTO. La couleur rouge représente le statut « PLUS », la couleur bleue le réseau « CONFORT ».

La Commune de Schaerbeek s'est montrée intéressée par les différentes initiatives régionales et s'est donc portée candidate pour un Contrat Local de Mobilité autour de la zone « Colignon – Josaphat » au cours de l'année 2020. Ce CLM intégrait les quartiers Azalées, Cage aux Ours et Royale Sainte-Marie (également appelées « sous-maillles » dans le langage technique). Cette division en sous-maille s'avèrait judicieuse compte tenu des spécificités géographiques, sociologiques et commerciales de ces trois quartiers.

⁵ Le trafic de transit se définit lorsqu'un déplacement n'a ni origine ni destination dans le périmètre étudié (excepté arrêts brefs).

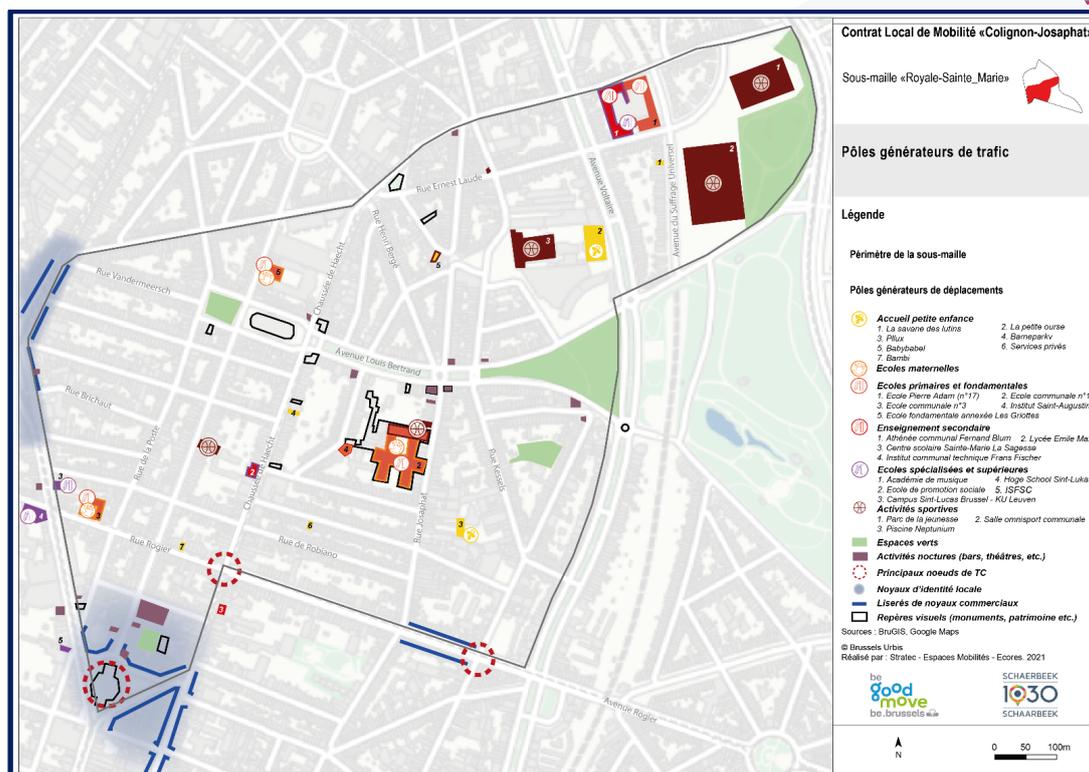


Carte représentant la division de la maille « Colignon-Josaphat » en trois sous-mailles (Source : Commune de Schaerbeek).

C.1.2. Le quartier Royale Sainte-Marie : Des pôles de déplacement diversifiés

De nombreux pôles de déplacement coexistent aujourd'hui au sein de la sous-maille Royale Sainte-Marie. Il s'agit de lieux (bâtiments, places, rues) qui génèrent habituellement du trafic, quel que soit le mode de transport, la période de la journée ou le type d'utilisateurs (riverains, chalands, écoliers, livreurs). Plus précisément, il est permis d'observer :

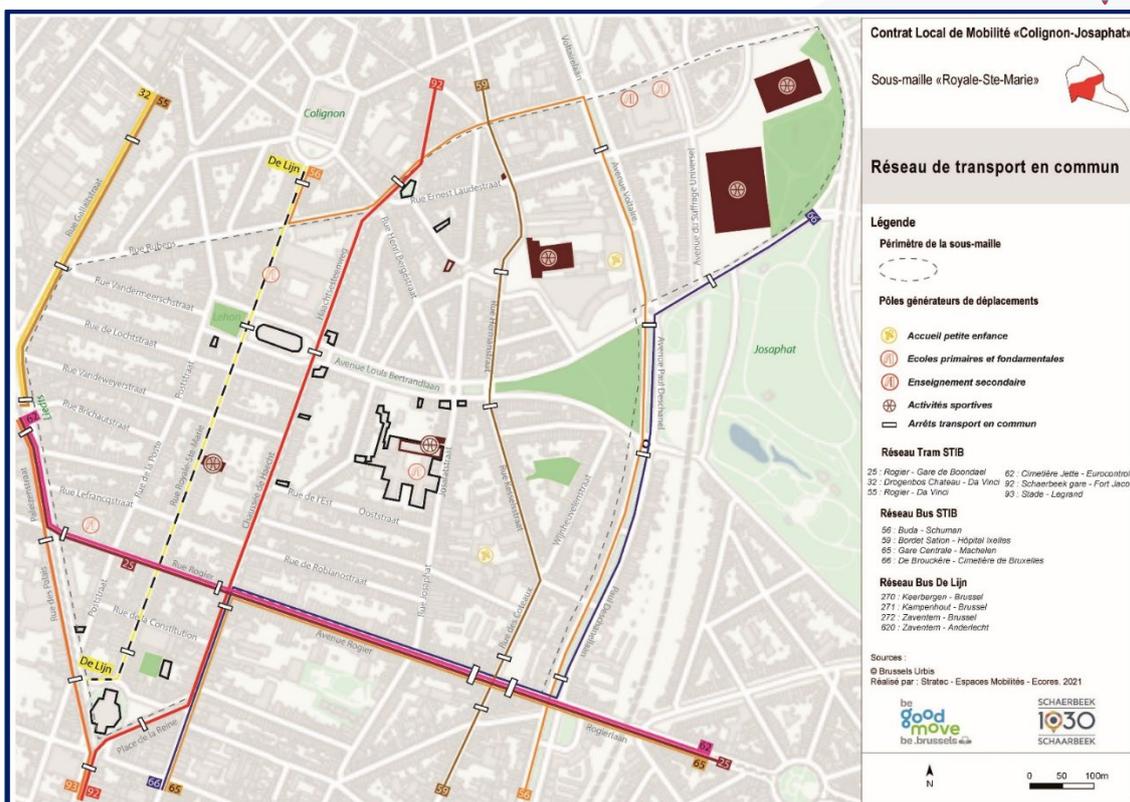
- De nombreuses zones commerçantes au sud du quartier (rue Rogier, place de la Reine).
- Une densité importante d'écoles et de crèches.
- Des installations sportives au nord (notamment la piscine Neptunium).
- L'organisation d'activités nocturnes (rue Royale Sainte-Marie, avenue Louis Bertrand).



Carte représentant les principaux pôles générateurs de trafic dans la sous-maille Royale Sainte-Marie en 2021 (Source : Commune de Schaerbeek)

Le quartier est également traversé par de nombreuses lignes de transports en commun. Quatre lignes de bus STIB (les B56, B59, B65 et B66) ainsi qu'un réseau de trams étendu (T25, T62, T92) traversent le quartier. Enfin, la société De Lijn exploite également plusieurs lignes de bus (270, 271, 272 et 620). Ces importantes lignes de tram et de bus sont en majorité en circulation mixte avec le trafic automobile. En lien avec la SMV présentée ci-dessus :

- Les trams 25 et 62 et le bus 65 circulent sur l'avenue Rogier, caractérisée comme « TC PLUS ».
- Le bus 56 emprunte l'avenue Paul Deschanel, définie comme « TC CONFORT ».
- Le tram 92, ainsi que les bus 56, 65 et 66 empruntent une partie de la chaussée de Haecht, considérée comme « TC CONFORT ».
- Quant aux bus De Lijn, ils se concentrent originellement sur l'axe Royale Sainte-Marie, également classé comme « TC CONFORT ».

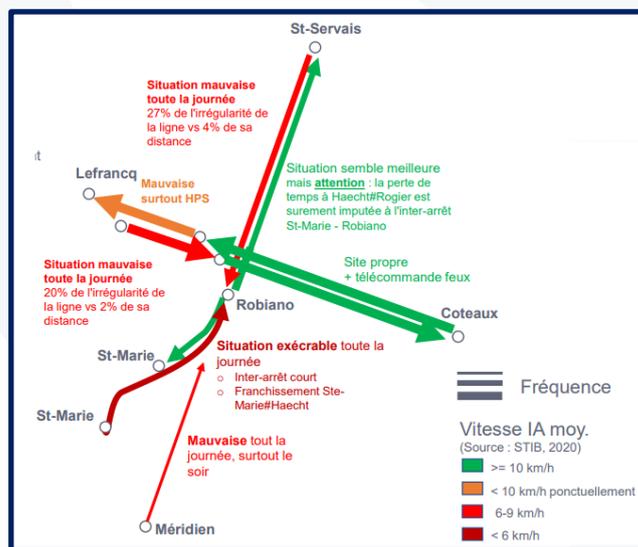


Carte représentant le réseau de transports en commun dans la sous-maille Royale Sainte-Marie en 2021 (Source : Commune de Schaerbeek)

C.1.3. Le quartier Royale Sainte-Marie : Le diagnostic

En étudiant plus attentivement ces deux cartes et sur base d’une analyse fouillée du périmètre, différents constats en termes de mobilité et de circulation peuvent être établis ⁶ :

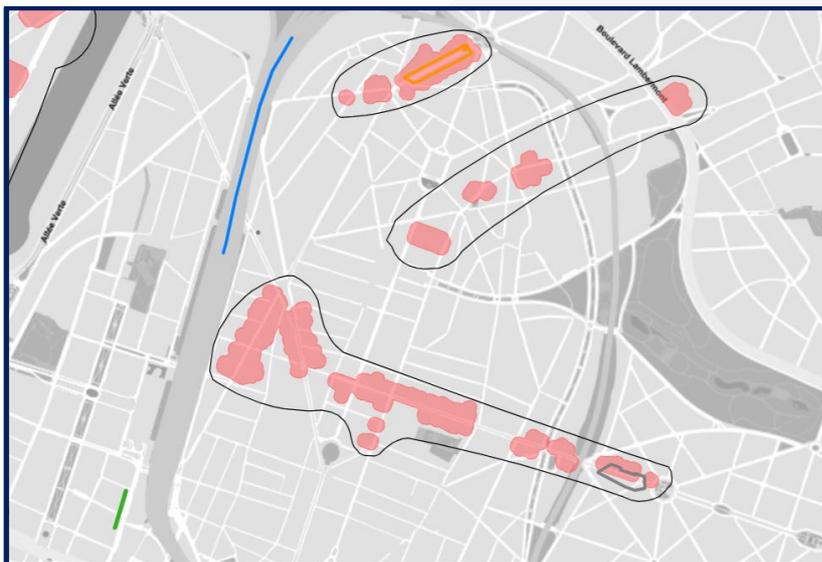
1. Un trafic de transit important est nettement constatable. Le carrefour entre la chaussée de Haecht, la rue Rogier et l’avenue Rogier est un point problématique au niveau de la circulation. Ceci crée en effet de longues files pour tous les modes de transport.
2. Ces files importantes dégradent la régularité et la vitesse commerciale des trams et des bus utilisant ces axes, et ceci dans les deux sens. Les carrefours Haecht#Rogier, Reine#Haecht et Rogier#Palais sont des points noirs pour les transports en commun. Tout ceci induit des vitesses de circulation très faibles pour les TC (avec parfois une moyenne en deçà de 6km/h en 2019) et des problèmes de régularité pour ces lignes fortement fréquentées :



- a. La situation est particulièrement mauvaise pour le T92 depuis l’arrêt Sainte-Marie jusqu’à l’arrêt Robiano.
- b. Le T92 circule aussi difficilement entre les arrêts Saint-Servais et Robiano.
- c. Tout au long de la journée, les performances du T25 sont mauvaises entre les arrêts Lefrancq et Robiano.

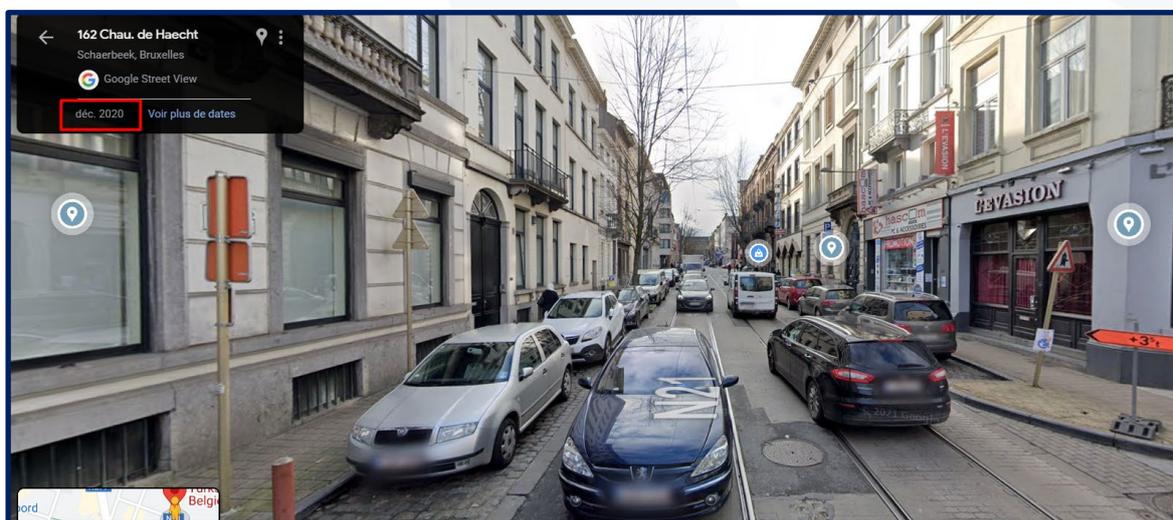
⁶ [2022_01_28-GOOD-MOVE-FR-RGB-opti.pdf \(1030.be\)](#) pour une documentation précise sur la sous-maille Azalées, consulté le 24 février 2023.

3. A la suite de ce constat, des nuisances sonores sont importantes sur le point noir acoustique⁷ que constitue l'avenue Rogier, voirie densément peuplée. Concernant la pollution sonore, la chaussée de Haecht pâtit à son tour d'une mauvaise situation.



Datée de 2016, cette carte représente les points noirs acoustiques au sein du périmètre « Colignon-Josaphat ». L'avenue Rogier (dès la place des Bienfaiteurs jusqu'à la rue Rogier) et la chaussée de Haecht (dans la continuité de la place Pogge) sont mises en exergue (Source : Bruxelles Environnement).

4. La sécurité et le confort des piétons et PMR se doivent d'être améliorés sur la rue Rogier, la place de la Reine et la chaussée de Haecht en concrétisant leur statut de « PIETONS PLUS ». Une enquête chaland, établie par hub.brussels en février et mars 2022, indique un taux de fréquentation piétonne très important (jusqu'à 7000 piétons un samedi de 10h à 19h)⁸. Ces données corroborent la cartographie des comptages piétons réalisés par hub.brussels au cours du mois de septembre 2021 (entre 5500 et 6300 piétons traversaient cette zone par jour⁹) et juin 2019 (jusqu'à 9000 piétons/jour).



Capture d'écran illustrant le manque d'espace public à destination des piétons et PMR sur la chaussée de Haecht (à hauteur du 162) en décembre 2020 (Source :

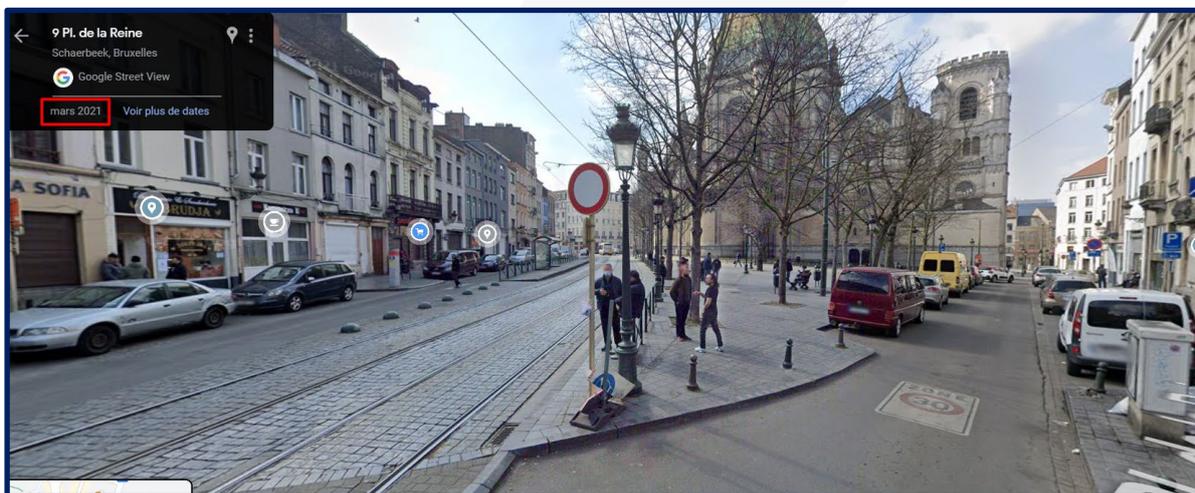
⁷ Les points noirs acoustiques correspondent à des zones habitées où il y a une concentration de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit (Points noirs acoustiques | Citoyen - Bruxelles Environnement)

⁸ Une étude plus approfondie de cette étude est disponible au chapitre G.1.

⁹ Voir l'atlas économique et commercial réalisé par hub.brussels et son chapitre sur Schaerbeek.

Google Maps)

5. Lancé en 2017, le CRU2¹⁰ vise à apaiser et à requalifier la place de la Reine. Plus précisément, les objectifs du projet étaient de :
 - a. Réunifier un espace actuellement morcelé par les voies de circulation et les arrêts de tram.
 - b. Recréer un parvis devant l'église Royale Sainte-Marie.
 - c. Regrouper les arrêts de tram des lignes 92 et 93 sur la rue Royale.
 - d. Rattacher la place aux façades du côté nord-ouest de la place.



Capture d'écran illustrant le morcellement de l'espace public au nord de la place de la Reine en mars 2021 (Source : Google Maps)

6. La rue Royale Sainte-Marie est un axe Vélo PLUS. Il convient ainsi de matérialiser son rôle de RER vélo¹¹ et son statut de Vélo PLUS en adaptant les aménagements et en garantissant la cyclabilité.



Capture d'écran illustrant l'inconfort cyclable sur la rue Royale Sainte-Marie (à hauteur du 164) en mai 2022 (Source : Google Maps)

7. La sous-maille Royale Sainte-Marie est entourée par de nombreuses écoles, crèches et activités sportives (représentées sur la carte « pôle de déplacements » ci-dessus). Il convient alors d'entreprendre des mesures d'aménagements dans un objectif de sécurisation.

¹⁰ Le Contrat de Renovation Urbaine Brabant-Nord-Saint-Lazare (CRU2) consiste en une série d'opérations de revitalisation urbaine immobilière, de requalification de l'espace public et de cohésion. Lancé en 2017 et achevé fin 2022, le CRU2 faisait partie de la première série de CRU lancés au sein de la Région Bruxelles-Capitale ([Accueil - RenovaS](#) pour plus d'informations).

¹¹ Pour plus d'informations sur le RER vélo : [Le RER vélo | Bruxelles Mobilité \(mobilite-mobiliteit.brussels\)](#)

8. Le dernier point concerne la nécessité d'améliorer le maillage vert entre les places Lehon et Liedts et le parc Josaphat.



Carte schématisant l'ensemble des enjeux diagnostiqués au sein de la sous-maître Royale Sainte-Marie en 2021 (Source : Commune de Schaarbeek).

C.2. Un processus citoyen en pleine pandémie

En parallèle de l'étude et de l'analyse qualitative et quantitative réalisée en 2021 et 2022, un processus participatif à destination des riverains de la sous-maître a été élaboré. L'objectif était double :

1. Ecouter et comprendre les questionnements et les préoccupations des citoyens.
2. Compléter le diagnostic posé grâce aux observations et aux remarques mentionnées par les forces vives du quartier (usagers, commerçants, travailleurs).

Le dispositif central de ce processus s'est articulé autour de deux espaces¹². Premièrement, un site web consultatif¹³ ainsi qu'une adresse électronique¹⁴ facilitant l'accès à l'information et permettant de mettre par écrit l'ensemble des réflexions en matière de mobilité. Deuxièmement, trois moments de rencontre ont été organisés et se sont déroulés aux dates suivantes :

- Jeudi 4 février 2021 : Lors de cette première réunion publique, 70 personnes se sont connectées sur les 213 inscrites (taux de participation par rapport aux inscriptions de 33%) ;



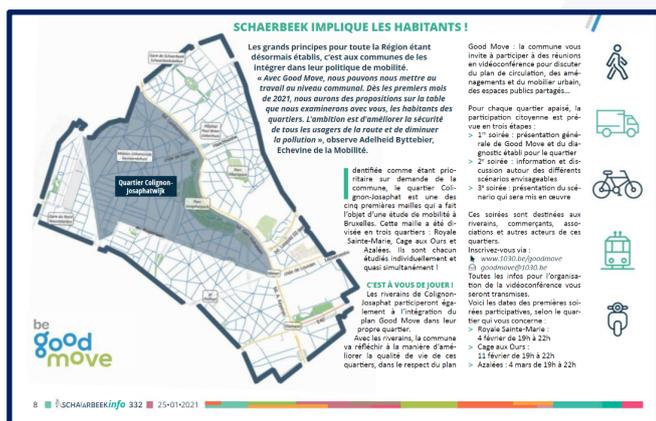
¹² Pour plus d'informations sur le processus citoyen mis en place : [Présentation PowerPoint \(1030.be\)](#)

¹³ <https://goodmove.1030.be/>

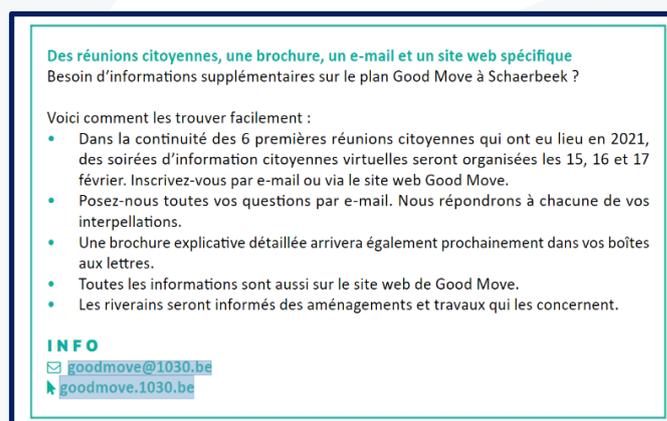
¹⁴ Goodmove@1030.be

- Jeudi 25 mars 2021 : Lors de cette seconde réunion publique, 35 personnes se sont connectées sur les 215 inscrites (taux de participation par rapport aux inscriptions de 16%) ;
- Mardi 15 février 2022 : Lors de cette troisième et dernière réunion publique, 80 personnes se sont connectées sur les 321 inscrites (taux de participation par rapport aux inscriptions de 25%)

Etant donné les restrictions sanitaires liées à la crise du Covid-19, l'accès public aux rencontres s'est organisé en ligne via la plateforme Zoom. Ces ateliers avaient l'ambition de permettre un espace de discussion et de partage d'informations. Ces réunions étaient donc ouvertes à toutes et tous. Certains participants ont par ailleurs assisté à l'ensemble des réunions. La Commune a diffusé l'information quant aux inscriptions via un toutes-boîtes, des articles dans le journal Schaerbeek Info et des postes sur les réseaux sociaux. Le lien d'accès a également été partagé sur les réseaux sociaux le soir même pour faciliter la connexion des derniers informés.



Encart publié à la page 8 du Schaerbeek Info du 25/01/2021



Encart publié à la page 4 du Schaerbeek Info du 31/01/2022

Les soirées se sont construites autour de deux formats :

- Des informations en plénière présentant :
 - Le cadre (technique, politique, contextuel).
 - Des éléments de diagnostic (réunion 1).
 - Des éléments d'option de scénario (réunion 2).
 - Le plan validé par le Collège Communal (réunion 3).
- Des espaces d'échanges au sein du public et/ou avec les orateurs. Les participants avaient donc la possibilité :
 - D'imaginer un quartier apaisé et de poser un diagnostic sur la réalité du quartier (réunion 1).
 - De lister des avantages et inconvénients des options de scénario (réunion 2).
 - D'envisager des questions de clarification et de compréhension (réunion 3).

Synthétiquement, les retours des riverains ont notamment déterminé que :

- La sécurité pour les vélos sur l'avenue Rogier devait être fortement améliorée.
- Les trottoirs étaient en mauvais état sur l'avenue Louis Bertrand.
- La rue Vandeweyer semblait trop étroite pour les vélos.
- Des vitesses élevées des voitures sur les rues des Coteaux et Royale Sainte-Marie étaient constatées.
- Le trafic était excessif rue de la Ruche.
- Durant le week-end, la recherche d'une place de stationnement sur la rue Vandeweyer rendait la circulation compliquée.

Il est à noter qu'une réunion s'est spécialement axée sur l'impact du plan de circulation sur la rue Rubens. Celle-ci s'est déroulée le 24 février 2022 avec les habitants de la rue.

C.3. Des aménagements adaptés

C.3.1. Un calendrier adapté et synchronisé

Sur base des constats établis et des réunions citoyennes organisées, les aménagements exécutés dans le cadre de la mise en œuvre du CLM pour la sous-maille Royale Sainte-Marie¹⁵ se sont déroulés entre le 22/08/2022 et le 26/08/2022¹⁶. Toutes ces mesures ont été appliquées simultanément. Ce calendrier synchronisé a été décidé pour diverses raisons :

- Le service Voirie de la Commune avait programmé le ré-asphaltage de la rue Royale Sainte-Marie à cette période.
- La programmation des feux aux carrefours Rogier#Haecht, Rogier#Royale Sainte-Marie et Rogier#Palais devait se faire en même temps.
- La compréhension et la communication auprès des riverains était également simplifiée.
- Les mesures étaient mises en œuvre pour la rentrée scolaire du 29/08/2022.
- Les aménagements étaient implémentés avant le début du chantier du réaménagement global de l'avenue Louis Bertrand et des préparatifs du chantier Métro 3 sur la place Colignon¹⁷.

C.3.2. Des mesures concrètes

Des mesures concrètes ont été proposées pour tenter de répondre aux enjeux et au diagnostic spécifiés lors de l'étude et des rencontres citoyennes. L'ensemble de ces dispositions est cartographié à la fin de ce chapitre. Dans la pratique, la mise en œuvre se concentrait autour des actions suivantes :

1. Mise à sens unique de la chaussée de Haecht. Dorénavant, la circulation automobile n'était permise que depuis la place de la Reine vers la place Pogge. L'objectif était de répondre à la nécessité d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun sur cet axe important. Ceci s'est matérialisé par :
 - La création d'un site propre pour les transports en commun et les taxis vers la place de la Reine.
 - Des aménagements pour l'amélioration du confort des piétons via la rénovation de trottoirs et l'optimisation des traversées piétonnes.

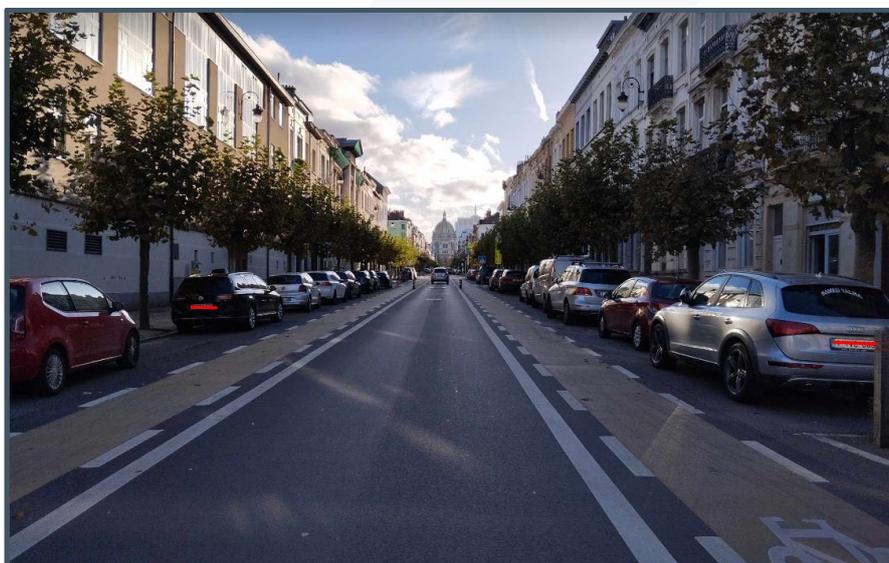


¹⁵ Pour de plus amples explications, vous trouverez ici le rapport final du CLM Colignon-Josaphat : [Documentation - GoodMove \(1030.be\)](https://www.1030.be/documentation/goodmove), consulté le 21 février 2023. Pour information, le terme « sous-maille » correspond au quartier Royale Sainte-Marie.

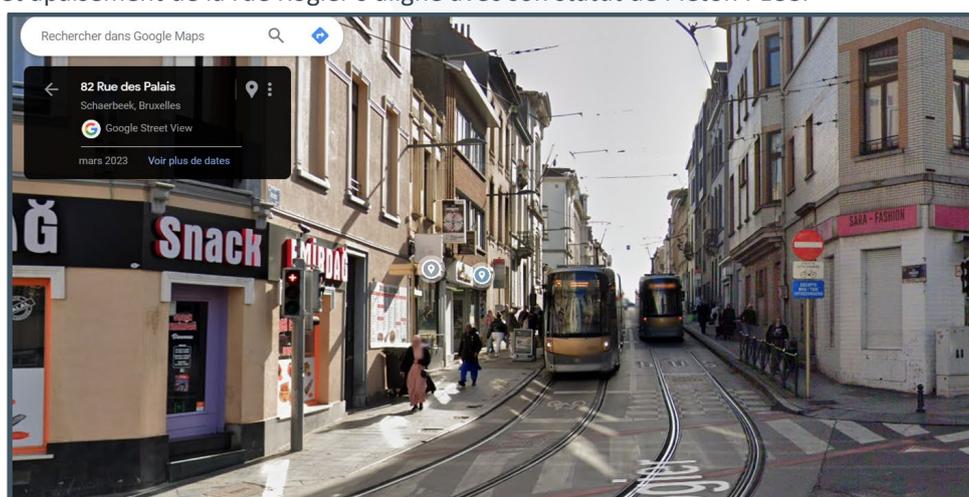
¹⁶ Le 31/05/2022, le Collège a approuvé le planning de mise en œuvre des sous-maillles Royale Sainte-Marie et Cage aux Ours

¹⁷ Depuis lors, le calendrier du Métro 3 a évolué. Aujourd'hui, les premières stations sont attendues pour 2035 ou 2036.

2. Mise à sens unique de la rue Royale Sainte-Marie entre la rue Rubens et la place de la Reine. Le but était de garantir un caractère local à la rue Royale Sainte-Marie sur tout son axe, en évitant ainsi un itinéraire de transit du sud vers le nord. Il s'agissait aussi de concrétiser la fonction de RER Vélo et de Vélo PLUS par des aménagements confortables et sécurisés pour les cyclistes. Plus précisément, deux éléments majeurs sont à spécifier :
 - Création de deux pistes cyclables unidirectionnelles marquées en ocre de part et d'autre de la voirie.
 - Un petit tronçon a été laissé à double sens pour permettre au B56 de la STIB et aux bus de Lijn d'emprunter cet axe.



3. Mise à sens unique de la rue Rogier entre la chaussée de Haecht et la rue des Palais. Le but était d'empêcher un trafic de transit empruntant la rue Rogier et utilisant une voirie trop étroite et abondante en transports en commun. Concrètement :
 - Cela s'est accompagné par la création d'un site propre pour les transports en commun et les taxis vers l'avenue Rogier.
 - Cet apaisement de la rue Rogier s'aligne avec son statut de Piéton PLUS.

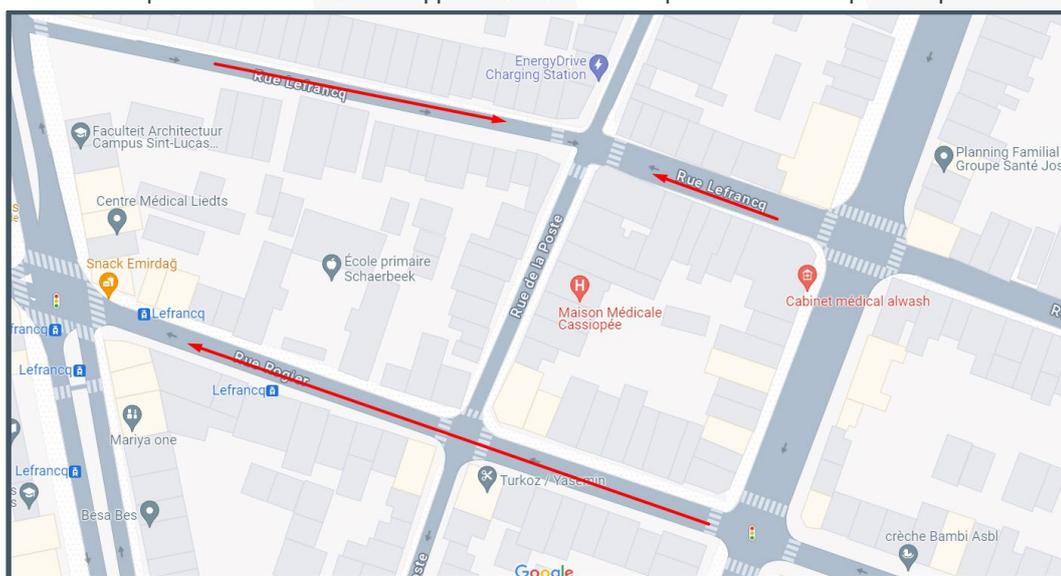


Capture d'écran présentant le sens unique de la rue Rogier en mars 2023 (Source : Google Maps).

4. Mise en place d'un filtre modal à la place de la Reine. Dans l'esprit du CRU2 et dans la volonté de reconnecter le centre de la place aux façades côté Nord (dans le cadre du pôle étudiant), un petit tronçon situé au nord-est de la place a été fermé à la circulation (tout en garantissant le passage des cyclistes et des services de secours).



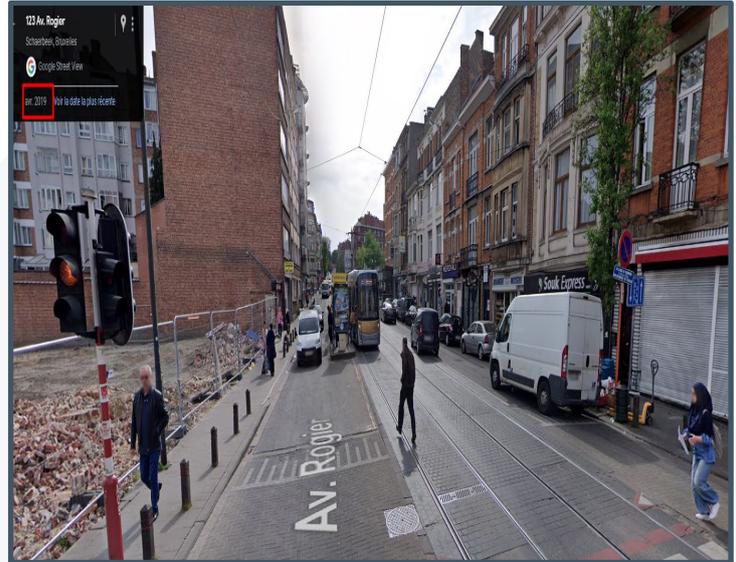
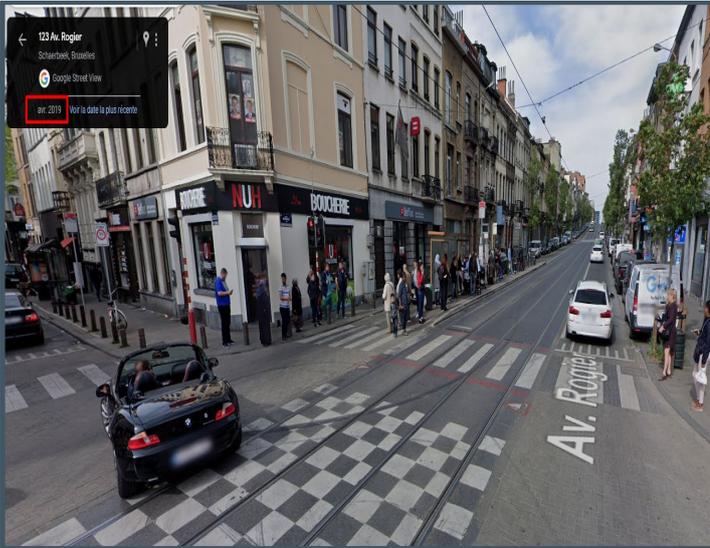
5. Mise à sens unique d'une partie de la rue Lefrancq. Pour éviter un trafic ouest-est, une portion de la rue Lefrancq a été placée en sens unique (entre la rue Royale Sainte-Marie et la rue de la Poste). Il s'agissait d'une mesure d'accompagnement à la suite de la mise à sens unique de la rue Rogier. L'objectif consistait à éviter que de trop nombreux véhicules prennent la rue Lefrancq parallèle et ainsi de permettre un report trop évident.



Capture d'écran présentant le changement de sens unique de la rue Lefrancq (entre la rue Royale Sainte-Marie et de la rue de la Poste) en mars 2023 (Source : Google Maps).

6. L'arrêt Coteaux, imaginé par la STIB et qualifié d'arrêt « sablier ». Ce projet s'est présenté en parallèle du CLM et visait essentiellement en une mise aux normes de sécurité et une amélioration de l'accessibilité des usagers. L'emplacement des arrêts au centre de l'avenue Rogier et les traversées piétonnes étaient dangereux et complexifiaient la circulation de l'ensemble des modes de transport. L'endroit étant fortement traversé par de nombreux piétons et utilisateurs de transport en commun se rendant dans les commerces. Une intervention s'avérait donc nécessaire¹⁸.

¹⁸ Une enquête chaland réalisée dans le quartier « Josaphat » en septembre 2022 confirme cet état de fait en précisant que plus de la moitié des répondants se déplaçaient à pied (53%) tandis que 26,5% utilisaient le tram ou le bus. Seul 10% des usagers indiquaient venir en voiture.



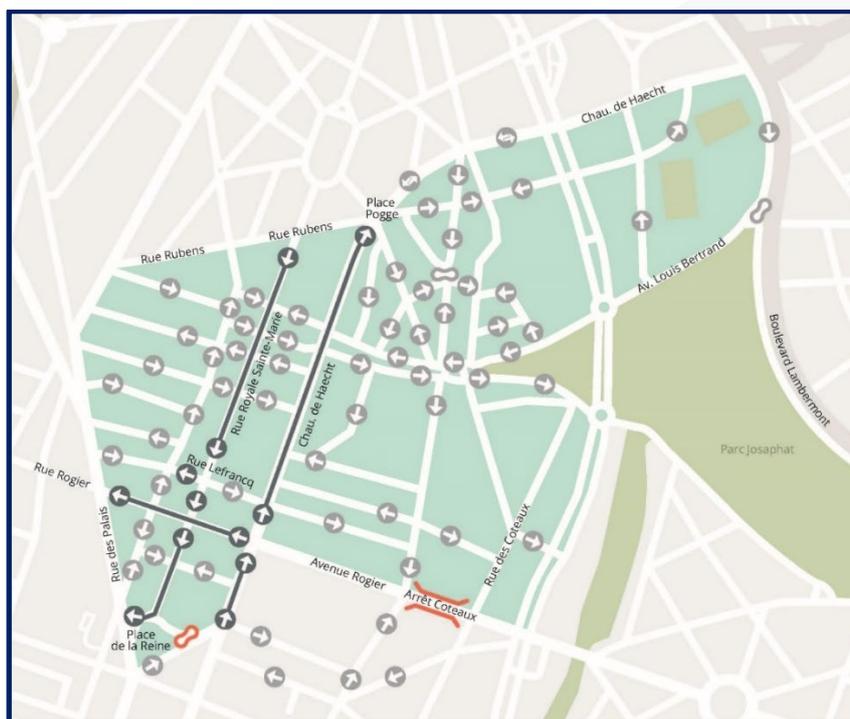
Capture d'écran présentant les arrêts Coteaux en avril 2019 (Source : Google Maps).

Cet arrêt sablier prévoit plusieurs adaptations :

- La circulation automobile est renvoyée sur les voies devenant un site en mixité. Les voitures roulent sur les rails du tram tandis que l'arrêt est partagé entre les piétons et cyclistes. L'arrêt est donc mis aux normes avec un élargissement de trottoirs
- Cette zone est gérée par des signalisations et une détection spécifique des transports en commun par les feux de signalisation.
- Une piste cyclable en ocre passe devant les piétons attendant le tram.



Carte récapitulative des mesures implémentées



Carte représentant les mesures mises en place dans le cadre de la sous-maille Royale Sainte-Marie. Les sens de circulation de couleur grise restent inchangés, la couleur foncée représente les modifications de sens de circulation.

Plus d'un an après introduction de ces mesures, il convient aujourd'hui d'étudier l'impact que celles-ci ont pu avoir et d'intégrer des éléments quantitatifs et qualitatifs à ce niveau. Nous allons donc décomposer les éléments de comptage, de vitesse commerciale, de durée de trajet avant d'examiner l'ensemble des retours provenant de nombreux interlocuteurs et partenaires.

Une limite méthodologique doit être impérativement signalée : sur les seize mois écoulés depuis la mise en œuvre, 10 mois ont été marqués par des chantiers dans ou aux alentours de la sous-maille (place Pogge, rue des Coteaux, place de Houffalize notamment). Ces chantiers ont donc pu avoir un impact sur les habitudes des usagers et sur les données qualitatives et quantitatives considérées comme pertinentes.

D. COMPTAGES DE TRAFIC : COMBIEN SOMMES-NOUS SUR LA ROUTE ?

Pour évaluer l'impact d'un nouveau plan de circulation, les comptages de trafic constituent un outil important. Ces dispositifs permettent d'objectiver le trafic automobile et cycliste dans un périmètre donné. A ce sujet, Bruxelles Mobilité dispose d'un marché public pour la réalisation des campagnes de comptages. Le prestataire, GeoMobility/Idaso¹⁹, effectue celles-ci à l'aide de caméras miniaturisées. Ces données numériques sont par la suite analysées et validées par des techniciens, garantissant ainsi la pertinence et la fiabilité des mesures. Dans chaque sous-maille, les comptages sont planifiés avant et après la mise en place des mesures de circulation sur une durée horaire représentative. Une période suffisamment longue entre les deux moments de comptages est prévue afin de laisser le temps aux différents usagers d'adapter leurs comportements et itinéraires.

¹⁹ Il est à noter que le Collège a pris acte et validé les points de comptages proposés par Bruxelles Mobilité et le Service Mobilité le 10/05/2022.

D.1. Considérations méthodologiques

Pour objectiver les évolutions de la densité de circulation dans la sous-maille Royale Sainte-Marie, deux campagnes de comptage se sont déroulées aux mois de juin 2022 et de novembre 2023. Les jours choisis étaient un mardi, un jeudi et un samedi, considérés comme les jours les plus représentatifs de la circulation dans la zone. Plus précisément, les comptages ont eu lieu :

- Les mardi 14, jeudi 16 et samedi 18 juin 2022 de 6h à 20h.
- Les mardi 14, jeudi 16 et samedi 18 novembre 2023 de 6h à 20h.

Les renseignements obtenus s'avèrent très diversifiés. Outre le recensement exact de véhicules par point de comptage, ils permettent de recueillir la répartition horaire des flux ainsi que ses « pics » et de représenter la division typologique de l'ensemble des véhicules comptabilisés (poids-lourds, cyclistes, véhicules divers). Ces données sont ensuite interprétées et mises en page avant de pouvoir être utilisées dans ce présent rapport. Les données ci-dessous sont ainsi une version synthétisée et schématique des données massives inventoriées. Pour interpréter et saisir correctement les éléments significatifs, il est indispensable d'assimiler les considérations méthodologiques suivantes :

- Les chiffres fournis sont un **indicateur synthétique qui fournit un ordre de grandeur**. Les chiffres représentés sont constitués de **la moyenne de deux jours ouvrables** (le mardi et le jeudi). La comparaison est donc possible **en confrontant les moyennes** des chiffres issus des comptages de juin 2022 et de novembre 2023. Les différences en cours de week-end seront examinées ultérieurement.
- En fonction du flux, l'augmentation ou la diminution est plus ou moins bien répartie tout au long de la journée. Toutefois, la différence avant/après peut être plus élevée en heure de pointe et moins élevée en heure creuse. Si cela s'avère nécessaire, **un accent peut être porté sur les variations de données observées entre les heures de pointe et les heures creuses**. Dans l'objectif d'alléger le texte, le termes « heures de pointe » sera abrégé en « HP » tandis que les heures de pointe matin et soir seront dorénavant simplifiées en « HPM » et « HPS ».
- Les données sont exprimées en EVP **hors vélos, trottinettes et transports publics**. L'acronyme EVP (Equivalent Véhicule Particulier) permet de créer une équivalence de véhicules. Ce concept matérialise ainsi la gêne engendrée par l'encombrement des différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients. Ainsi, un véhicule particulier vaudra 1 EVP ; un deux-roues 0.3 EVP et un poids lourds = 2 ou 3 EVP.
- Les flux sont représentés par le signe suivant : « > ». Par exemple, l'indication sud>nord signifie que l'on étudie le flux partant du sud et allant vers le nord. Si le double sens du flux est concerné, la symbolique suivante sera employée : « >< ». Pour exemple, l'inscription est><ouest étudie le flux de l'est vers l'ouest et de l'ouest vers l'est.
- Il est important de rappeler que ces comptages automobiles connaissent des fluctuations mensuelles. En comparant un mois d'été et un mois d'hiver, les chiffres représentés peuvent avoir été influencés par des habitudes et des modes de transport différents. Dans la section liée aux comptages cyclistes, des informations plus précises à ce sujet permettront notamment de représenter l'impact « climatique » sur le mode de transport.
- Des graphiques plus précis indiquant les flux et l'évolution du trafic sur chacun des points de comptage sont disponibles en annexe.
- Il est communément admis qu'une voirie de quartier est capable de supporter un trafic situé entre 200 et 250 EVP/h **pour chaque sens de situation**. Cet élément est important pour essayer de conceptualiser la pression automobile sur une voirie dite « locale ».
- La cartographie ci-dessous reproduit l'ensemble des mouvements étudiés et comptabilisés en juin 2022 et en novembre 2023. Ceux-ci ont été sélectionnés pour leur rôle stratégique au sein du quartier ainsi que pour les reports de trafic anticipés au moment du diagnostic et du choix du nouveau plan de circulation. Le but général consistera donc à obtenir une image complète de la sous-maille et des échanges sud>nord, ouest>est et leurs variations potentielles.



Carte représentant les flux de circulation mesurés lors des campagnes de comptage effectuées en juin 2022 et novembre 2023 (Source : Bruxelles Mobilité).

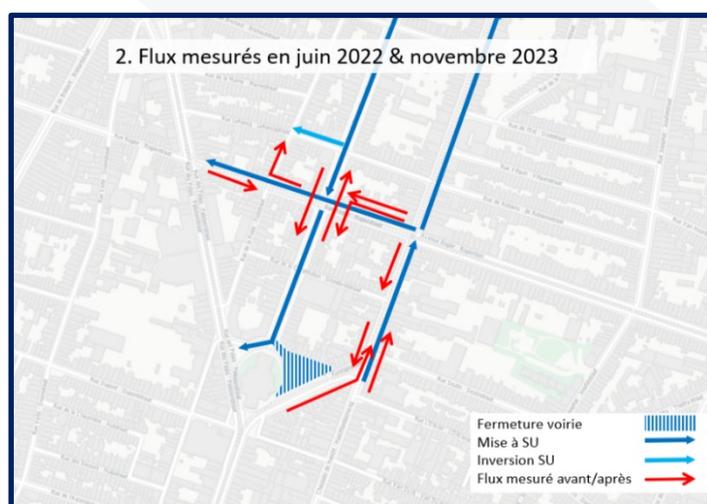
D.2. Des chiffres automobiles précieux et cohérents

Dans un objectif de synthèse et de simplification, ce chapitre « automobile » est divisé par zones géographiques d'étude. Ceci permet d'évaluer les éventuelles mutations de densité de trafic dans des périmètres précis du quartier. D'abord, une énumération des évolutions par voirie (parfois par tronçon de voirie) sera proposée. Par la suite, les recherches seront élargies à l'ensemble de l'espace concerné. Enfin, une synthèse générale par flux et par mouvement permettra d'étendre la réflexion et d'émettre des conclusions quantitatives sur la réalité de terrain. Il sera donc possible de connaître quatre dimensions d'étude : le tronçon d'une voirie, la voirie dans sa totalité, un périmètre d'étude et plus largement les mouvements nord><sud et ouest><est.

D.2.1. Le triangle place de la Reine

Le premier périmètre de comptage cherche à estimer l'évolution des flux de trafic dans un triangle compris entre la place de la Reine, le sud de la chaussée de Haecht et la rue Rogier. Pour rappel, les mesures de circulation dans cette zone incluaient :

1. Un sens unique de la rue Royale Sainte-Marie vers le sud (depuis la rue Rubens).
2. Un sens unique de la chaussée de Haecht vers le nord (depuis la place Pogge).
3. Un filtre modal au nord-ouest de la place de la Reine.
4. Un sens unique de la rue Rogier (vers la rue des Palais et le quartier Nord).



5. Une inversion du sens unique de la rue Lefrancq (dorénavant vers le quartier Nord).

Ces flux mesurés, représentés sur la carte sur la droite, permettent de tirer les conclusions suivantes :

- **Rue Rogier** : À la suite de l'implémentation du sens unique, la circulation s'est logiquement dissoute dans le sens vers l'avenue Rogier (-220 EVP/h en moyenne ; -300 EVP/h en HP). Vers la rue des Palais, la croissance du trafic automobile est d'environ +90 EVP/h, la circulation ne dépassant jamais 300 EVP/h en HP. Quelques « infractions » liées au non-respect du sens unique sont constatables, avec une pointe entre 14h et 16h (jusqu'à 23 EVP). Vu la suppression d'un flux de circulation, **la diminution de trafic sur la rue Rogier est d'environ -130 EVP/h** (entre -20% et -40% de diminution, surtout en HPS).
- **Rue Royale Sainte-Marie (tronçon sud)** : La circulation automobile vers la place Colignon a disparu (-200 EVP/h en moyenne ; -300 EVP/h en HP). En sens inverse, le flux automobile s'accroît de +100 EVP/h en moyenne. Cette augmentation est plus importante en HP avec un pic à +145 EVP/h (entre 17h-18h). Le matin, le trafic reste élevé avec une moyenne se situant autour de 400 EVP/h. En intégrant la suppression d'un sens sur cet axe, **la décroissance est d'environ -100 EVP/h** (-20%). La diminution s'avère particulièrement significative sur le temps de midi (-127 EVP/h ; -30%) et HPS (-149 EVP/h ; -30%). En termes absolus, la diminution la plus marquée se déroule entre 15h et 16h où le nombre d'EVP passe de 511 à 285 EVP (-226 EVP/h ; -44%).
- **Chaussée de Haecht (tronçon sud)** : Vers le nord, une croissance du trafic d'environ +100 EVP/h est perceptible. Cette croissance survient essentiellement le matin (surtout entre 10h et 11h) tandis que la situation en HPS est comparable à juin 2022. A l'inverse, les mouvements vers le sud de la chaussée de Haecht sont quasiment supprimés (entre -160 EVP/h et -220 EVP/h). Cependant, plusieurs dizaines d'EVP sont encore comptabilisés. Ce phénomène est surtout visible en HP et essentiellement le soir (42 EVP/h en moyenne entre 18h et 19h). En additionnant les deux sens de circulation, **l'allègement du trafic est manifeste et est de -115 EVP/h en moyenne** (-25%) et plus importante en HP (jusqu'à -35% de trafic).



Carte résumant l'évolution du trafic horaire moyen sur les axes nord-sud et ouest-est dans le triangle place de la Reine/chaussée de Haecht/rue Rogier (Source : Bruxelles Mobilité).

En analysant ce secteur de manière approfondie, un certain nombre de points sont à évoquer :

- A l'exception de quelques augmentations supportables (max +100 EVP/h en moyenne), il est possible de constater **une importante diminution d'EVP/h** dans la zone (-35%).
- **Il n'y a pas de transfert total du trafic entre la rue Royale Sainte-Marie et la chaussée de Haecht.** En effet, le nombre d'EVP diminue davantage dans le sens dorénavant interdit qu'il n'augmente dans l'autre (-200/-220 EVP/h

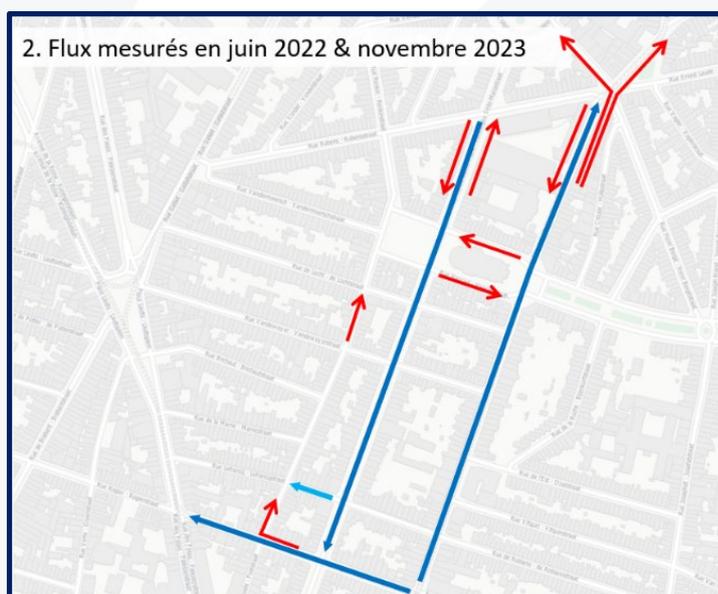
et +100 EVP/h). Cela signifie qu'une part du trafic qui utilisait cet axe s'est éparpillé vers d'autres voiries (environ 120 EVP/h).

- Un autre report partiel de trafic est observable : Les véhicules empruntant précédemment la rue Rogier directement vers l'avenue Rogier semblent dorénavant **recourir à la rue des Palais** jusqu'à la place de la Reine avant de reprendre la chaussée de Haecht et l'avenue Rogier. Ce report est marqué par la flèche rouge en pointillé sur la carte ci-dessus.
- Parmi les « infractions » constatées sur la rue Rogier et la chaussée de Haecht, il est difficile de quantifier **la part de taxis** faisant partie de cet ensemble et autorisés à emprunter ces axes dans les deux sens de circulation. Toutefois, il est fort probable qu'une part de ces flux concerne effectivement des contrevenants au signal C1 indiquant le sens interdit.

D.2.2. Par la chaussée de Haecht et la rue Royale Sainte-Marie

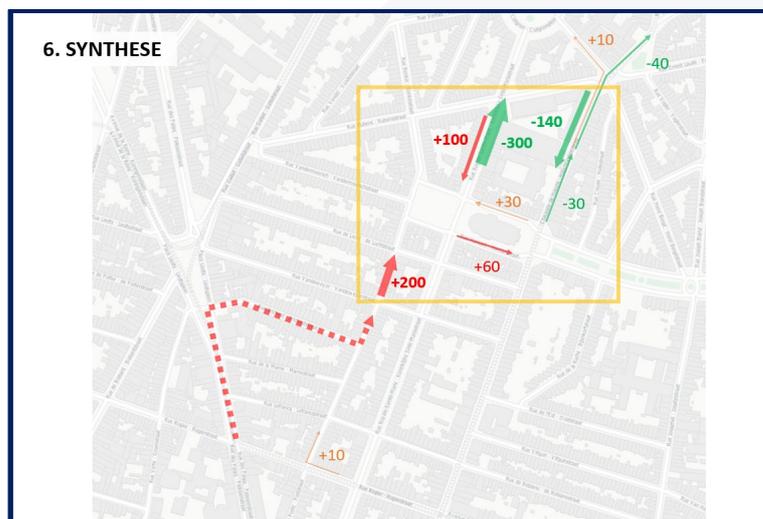
Le second périmètre d'étude vise à objectiver les évolutions de flux de trafic dans un périmètre circonscrit entre l'avenue Rogier (au sud) et la rue Rubens (au nord). L'objectif consiste à évaluer l'impact des sens uniques déjà mentionnés et leurs conséquences éventuelles sur la partie nord de la rue Royale Sainte-Marie et de la chaussée de Haecht. En supplément, il comprend des points de comptages situés sur la rue de la Poste et autour de l'église Saint-Servais. Pour rappel, des travaux conséquents sur la place Pogge et sur les rails de tram de la chaussée de Haecht ont eu lieu de janvier à septembre 2023²⁰. Voici les principales constatations :

- Rue Royale Sainte-Marie (tronçon nord) : L'évolution sur cette partie de la rue Royale Sainte-Marie est très positive. La diminution est d'environ -300 EVP/h en moyenne vers la place Colignon, ce flux s'évanouissant entièrement. Cette décroissance est plus marquée en HPS, où le trafic diminue de -400 EVP/h. Dans le sens actuellement autorisé, le supplément de +100 EVP/h, présentés dans la section précédente, est déjà visible au début de la rue. **La balance est donc significative : -200 EVP/h (-35%)**. La diminution la plus notable se déroule en HPS, où le trafic se réduit de 709 EVP/h à 410 EVP/h (-42%).
- Chaussée de Haecht (tronçon nord) : Vers la place Pogge, une réduction de -30 à -40 EVP/h est constatable (le trafic ne franchissant jamais plus de 300 EVP/h). La diminution dans le sens vers la place de la Reine est d'environ -140 EVP/h. Toutefois, il y a encore entre 5 et 30 véhicules par heure qui ne respectent pas le sens unique et supposés en « infraction ». Sur le point de comptage à hauteur du dépôt de tram vers le Sud et la place de la Reine, les chiffres sont aux alentours de 5 à 30 EVP/h. Une pointe en HPS est confirmée où 28 EVP/h sont comptabilisés entre 18h et 19h. En comparant les flux dans les deux sens de circulation, **la baisse est marquée (environ -170 EVP/h)**, surtout pendant les HP. Cela équivaut à une diminution de quasiment -50%.
- Rue de la Poste (tronçon nord) : La situation au croisement Rogier#Poste est tout à fait comparable à la situation antérieure (+10 EVP/h). La densité de circulation y est par ailleurs extrêmement faible (maximum 70 EVP/h en HPS). **L'augmentation très conséquente de la circulation sur la portion nord de la rue de la Poste constitue la principale problématique**. En effet, +200 EVP/h circulent en plus sur ce tronçon par rapport à juin 2022. Si l'HPM reste raisonnable (autour de 275 EVP/h), l'HPS est particulièrement dense avec une pointe à plus de 450 EVP/h (+230%).



²⁰ Pour plus d'informations sur le CQD Pogge : [Place Pogge - RenovaS](#)

- Autour de l'église Saint-Servais : La rue Degreef connaît une **très légère augmentation** (+30 EVP/h), essentiellement en HP. **La croissance** est quant à elle **un peu plus marquée** sur la rue Hancart (+60 EVP/h). Globalement, le trafic ne dépasse pas les 200 EVP/h, sauf en HPS sur la rue Hancart.



Carte résumant l'évolution du trafic horaire moyen sur les axes nord ><sud et est ><ouest autour de la rue royale Sainte-Marie et de la chaussée de Haecht (Source : Bruxelles Mobilité).

A l'échelle de ce périmètre, différents constats peuvent finalement être dressés :

- Le flux d'EVP n'allant plus que dans un sens, l'ensemble du trafic sur la rue royale Sainte-Marie et la chaussée de Haecht a logiquement diminué. Cette décroissance oscille entre -170 EVP/h et -200 EVP/h, ce qui équivaut à une **diminution du trafic située entre -35% et -50%** en fonction de l'axe et du moment de la journée.
- En termes de report modal, deux tiers de ce flux est transféré de la chaussée de Haecht vers la rue Royale Sainte-Marie. En effet, sur les -140 EVP/h de la Chaussée de Haecht, +100 EVP/h d'entre eux empruntent aujourd'hui la rue Royale Sainte-Marie. Cela ne semble pas être le cas dans le sens inverse où une légère diminution existe (-30 EVP/h).
- Cette diminution de -30 EVP/h à -40 EVP/h paraît étonnante. Elle pourrait être liée à des habitudes de trajet prises par certains conducteurs durant l'ensemble des travaux de la place Pogge. Celui-ci s'étant terminé fin septembre-début octobre, il est probable qu'une partie du trafic ait conservé l'habitude de ne plus emprunter le tronçon nord de la chaussée de Haecht.
- Pour l'ensemble des flux nord>sud, on observe une diminution d'environ -40 EVP/h. Cet ensemble de flux passe de 450 EVP/h en moyenne à 410 EVP/h **(-10%)**. L'ensemble des flux sud>nord (rue de la Poste, Royale Sainte-Marie et la chaussée de Haecht) passe des 630 EVP/h en moyenne à 500 EVP/h. **Le bilan est donc de -130 EVP/h (-26%)**.
- Ces diminutions sont contrebalancées par **une augmentation significative sur la rue de la Poste (+200 EVP/h)**. En effet, les 2/3 du flux qui empruntait la rue Royale Sainte-Marie privilégie dorénavant la rue de la Poste et ce, principalement via la rue Brichaut (voir flèche rouge en pointillé). Au même titre que le tronçon nord de la chaussée de Haecht, l'augmentation de la rue la Poste peut-être modérément liée aux travaux de la place Pogge. De nombreux automobilistes semblent avoir pris l'habitude d'exploiter la rue de la Poste pour se rendre dans le quartier Colignon. Même après la réouverture de la place Pogge, il est probable que certains automobilistes aient conservé cette habitude les semaines suivantes.
- Pour finir et dans une moindre mesure, les rues Hancart et Degreef autour de l'église Saint-Servais démontrent **une légère croissance des échanges est ><ouest** dans la sous-maille.

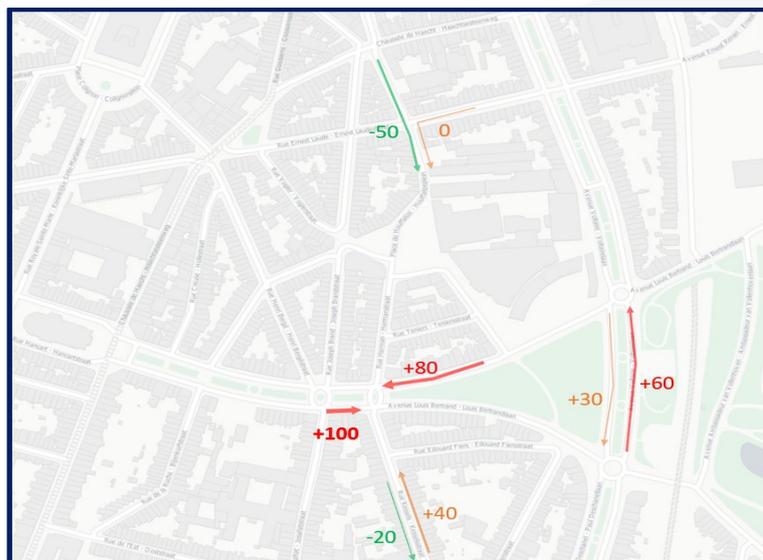
D.2.3. Aux abords de l'avenue Louis Bertrand et de l'avenue Voltaire

Dans le périmètre des avenues Louis Bertrand et Voltaire, plusieurs points de comptage et mouvements ont été analysés. Pour cartographier les flux dans ce secteur, des comptages ont été réalisés sur l'avenue Voltaire, l'avenue Louis Bertrand, la rue Kessels et le carrefour Metsys#Jerusalem. Pour rappel, dès la mi-août, un sens unique provisoire a été placé au début de la place de Houffalize vers la Cage aux Ours²¹. Conséquence de ces travaux, il est probable que le relevé ait été influencé pour la rue Metsys et l'avenue Voltaire. Néanmoins, voici les résultats synthétisés :



- Avenue Louis Bertrand (tronçon ouest) : En direction du Parc Josaphat, le nombre d'EVP/h augmente de +80 EVP/h (+33% en moyenne). L'augmentation est sensible en HP, surtout le soir (+ 153 EVP/h ; +50%). Vers l'église Saint-Servais, l'augmentation est encore plus forte (+100 EVP/h ; +45%). Ce sont les HP qui subissent les croissances les plus notables ainsi que le créneau 18h-19h dont les données passent de 237 EVP/h à 398 EVP/h (+67%). En additionnant les flux des deux sens, **l'augmentation moyenne est de +180 EVP/h (+38%)** avec une situation surtout problématique en HPS. La densité d'EVP dépasse dans la majorité des cas les 400 EVP/h dans les deux sens en HP.
- Avenue Voltaire (tronçon sud) : Pour l'avenue Voltaire, le trafic se stabilise (+ 30 EVP/h), bien que celui-ci reste très élevé (avec une moyenne de 400 EVP/h). Dans le sens vers l'avenue Deschanel, la situation est ambivalente. Le trafic diminue en HPM (entre -40 et -50 EVP/h ; -11%) alors qu'il augmente en HPS (+80 EVP/h ; +20%). Globalement, l'augmentation journalière n'est toutefois pas significative (+8%). Vers le nord et la Cage aux Ours, l'augmentation est un peu plus palpable (+60 EVP/h ; +14%), surtout en HPM, mais la réalité reste acceptable (autour de 470 EVP/h). En totalité, **la croissance reste raisonnable** (+90 EVP/h ; 11%).
- Rue Kessels (tronçon nord) : Pour les comptages concernés, une stabilisation est constatable. Sur l'ensemble du tronçon, le trafic n'augmente que de +25 EVP/h (+7%). Seule indication notable, la fourchette horaire entre 18h et 19h, subit, à l'instar de l'avenue Louis Bertrand, une augmentation substantielle (+103 EVP/h ; +31%). Le relevé est donc en grande partie identique à juin 2022.
- Metsys#Jerusalem : Pour les mouvements vers la rue de Jérusalem, la situation est très stable voire légèrement meilleure (-50 EVP/h). La situation est surtout améliorée en HP. Aucune augmentation notable n'est à communiquer pour ces deux mouvements. Cette diminution semble liée à la mise en place d'un sens unique temporaire à l'occasion du chantier « Fermettes » à hauteur de la place de Houffalize.

²¹ Pour plus d'informations sur le chantier « Fermettes » : [Fermettes Jérusalem - RenovaS](#)



Carte résumant l'évolution du trafic horaire moyen sur les axes nord-sud et ouest-est dans le quartier Louis Bertrand/Voltaire (Source : Bruxelles Mobilité).

Une synthèse de ce périmètre permet d'établir les éléments suivants :

- Dans le **sens nord>sud**, l'évolution est globalement peu significative, voire plutôt à la baisse. Les points de comptage au niveau des rues Metsys et Kessels connaissent une légère baisse tandis que l'avenue Voltaire voit son flux se stabiliser. Dans le **sens sud>nord**, la tendance est plutôt à la hausse. La rue Kessels connaît une augmentation marginale et l'avenue Voltaire voit son trafic, déjà abondant, encore augmenter légèrement.
- Pour les mouvements ouest<est, les comptages dans les deux sens de **l'avenue Bertrand** fournissent une idée représentative de **l'évolution substantielle** du trafic automobile. Dans un sens comme dans l'autre, l'augmentation oscille entre +80 et +100 EVP/h en moyenne (+38%). Il semble qu'une partie du trafic qui poussait jusqu'à la place Pogge tourne à droite, pour passer autour de l'église Saint-Servais et emprunter l'avenue Louis Bertrand. Cela expliquerait les +60 EVP/h de la rue Hancart et les +100 EVP/h mentionnés sur l'avenue Louis Bertrand. Ces +60 EVP/h se retrouvent éventuellement même jusqu'à l'avenue Voltaire.
- En additionnant l'ensemble des points de comptages, nous observons une **augmentation globale de 15% du trafic automobile** (+250 EVP/h) dans la zone étudiée.

D.2.4. Autour de la place Pogge

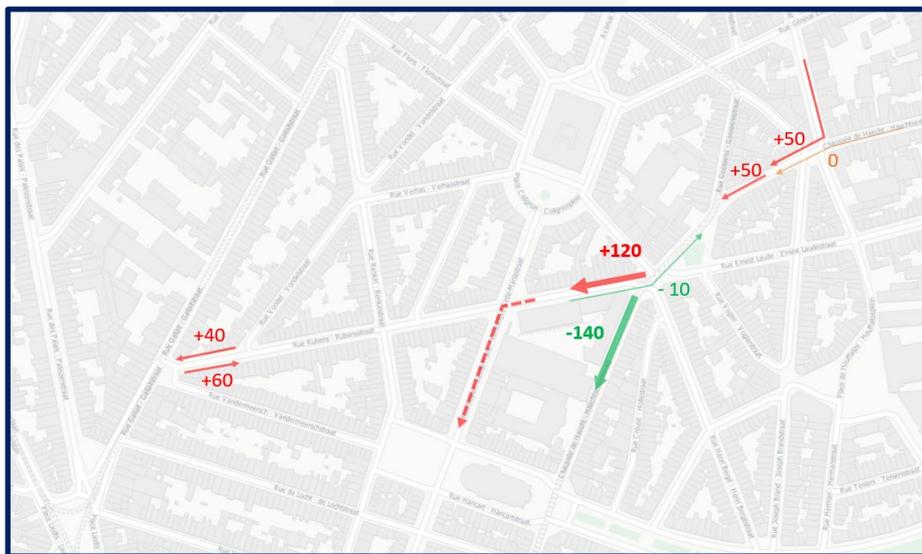
Entre janvier 2023 et octobre 2023, la place Pogge a connu un nouvel aménagement ayant empêché le trafic durant plusieurs mois. Les comptages ont été notamment réalisés à la mi-novembre pour permettre aux automobilistes de se réhabituer à cet itinéraire, la chaussée de Haecht ayant été rouverte en septembre 2023 sur sa partie nord. Sur base des données chiffrées obtenues par les comptages, les constats sont ceux-ci :

- Rue Rubens (tronçon ouest) : Sur cette partie de la rue Rubens, **l'augmentation du trafic conjugué est relative**. Vers la rue Gallait, celle-ci est de +40 EVP/h (220 EVP/h ; +22%). Vers la rue Royale Sainte-Marie, l'évolution est de +60 EVP/h, le trafic restant assez léger (avec un maximum de 145 EVP/h). La totalité du trafic, tout sens confondu, oscille autour de 340 EVP/h (+100



EVP/h ; +40%). Cette croissance est surtout importante en HPS (jusqu'à +155 EVP/h ; +65%). La densité de trafic reste dans des standards acceptables pour une voirie de quartier.

- **Rue Rubens (tronçon est) :** Sur cette portion, les véhicules se dirigeant vers l'ouest ont fortement augmenté (+120 EVP/h) pour atteindre 220 EVP/h en moyenne. Les hausses les plus marquantes se déroulent également en HPS (avec un pic à +179 EVP/h entre 17h et 18h). Dans l'autre sens, la situation semble s'être au contraire stabilisée, avec même une légère diminution. Le flux de trafic ne dépasse jamais les 130 EVP/h dans ce sens. En agrégrant les données, **la croissance est toutefois marquée** (+100 EVP/h ; +43%). Le nombre total de véhicules passe de 230 EVP/h à 330 EVP/h. Malgré cette hausse notable, les normes restent acceptables pour ce tronçon.
- **Haecht#Metsys (Haecht tronçon nord) :** Ces deux points de comptages ne connaissent **qu'une hausse limitée** (+50 EVP/h), néanmoins plus significative en HPS (+140 EVP/h entre 16 et 18h par exemple ; +29%).



Carte résumant l'évolution du trafic horaire moyen sur les axes ouest-est autour de la place Pogge et de la rue Rubens (Source : Bruxelles Mobilité).

Pour synthétiser, les constats généraux suivants peuvent être présentés :

- Sur les flux est>ouest, **la croissance attendue du trafic** est surtout observable sur le tronçon est de la rue Rubens. Le trafic semble s'engager dorénavant dans ce dernier avant de reprendre la rue Royale Sainte-Marie. Cette augmentation est ainsi directement liée à la mise à sens unique de la chaussée de Haecht à hauteur du dépôt de tram.
- Cette augmentation de +120 EVP/h peut toutefois avoir été influencée par le chantier « Fermettes » et la mise à sens unique temporaire de la rue de Jérusalem à hauteur de la place de Houffalize. En effet, la diminution de -50 EVP/h à hauteur de Jerusalem#Metsys semble se retrouver à l'extrême nord de la chaussée de Haecht et traverser ensuite la rue Rubens.
- Pour les mouvements ouest>est, **la situation est plutôt stable**. On constate un statu quo entre Royale Sainte-Marie et la Chaussée de Haecht (-10 EVP/h). L'augmentation est, quant à elle, légère entre la rue Gallait et la rue Royale Sainte-Marie (+60 EVP/h).
- En termes généraux, **les augmentations d'EVP sur le tronçon nord de la chaussée de Haecht restent marginales** dans la zone. Les augmentations **demeurent significatives mais dans la norme sur la rue Rubens, et ceci essentiellement sur son tronçon est**.

D.2.5. Un bilan équilibré et des explications potentielles

Après avoir étudié de manière précise l'ensemble des flux et des mouvements, il convient de tirer des enseignements généraux. Des pistes d'explications potentielles sur certains comptages seront également exprimées. Ces données seront

complétées dans les prochains chapitres par d'autres éléments quantitatifs et qualitatifs et permettront de garantir la pertinence et la fiabilité des conclusions.

1. **Les mesures de mises à sens unique** de plusieurs voiries (rue Royale Sainte-Marie, chaussée de Haecht et rue Rogier) ont logiquement provoqué **une diminution du trafic global** sur celles-ci. En supprimant théoriquement la totalité d'un flux, la corrélation était évidente et est dorénavant objectivée. La diminution pour la rue Royale Sainte-Marie est de -25%, de -25% à -50% en fonction du tronçon pour la chaussée de Haecht et de -20% à -40% pour la rue Rogier. Ces différences sont naturellement plus marquées en HP, où les diminutions absolues de trafic sont très significatives.
2. En corrélation, **les sens de circulation encore ouverts à la circulation automobile connaissent des hausses**. Celles-ci peuvent ainsi causer une congestion en HP. C'est notamment le cas du tronçon de la chaussée de Haecht situé entre la place de la Reine et l'avenue Rogier qui connaît une grande densité de véhicules. Il en est de même pour le sud de la rue Royale Sainte-Marie dont les pics sont manifestes.
3. A priori, il paraissait naturel d'anticiper un jeu de vases communicants entre les axes à sens unique opposé. En effet, la rue Royale Sainte-Marie pouvait être légitimement considérée comme l'axe à utiliser pour remonter vers le sud et « vers Ville ». A l'inverse, la chaussée de Haecht semblait tout indiquée pour se diriger vers le nord et « vers Faubourg ». **Ce supposé transfert n'est en réalité que partiellement rencontré**, une partie des véhicules s'éparpillant dans des voiries adjacentes.
4. Même si ce report n'est que partiel, ce déplacement de circulation provoque **un échange important à hauteur du tronçon est de la rue Rubens**. Bien qu'ayant été prédite, la croissance chiffrée implique une croissance importante pour cette voirie de quartier. Les heures de pointe sont à ce titre relativement intenses. A l'opposé, le flux se dirigeant vers la place Pogge diminue même légèrement.
5. **Le tronçon ouest de la rue Rubens connaît une hausse relative**. Pour comprendre où se sont finalement dispersés les automobilistes, il importe d'analyser le point de comptage situé sur le **secteur nord de la rue de la Poste**. Ce dernier connaît **une augmentation majeure du trafic**, doublant dans certains cas son volume de trafic (comme en HPS). Il est donc possible de conclure qu'une partie de trafic, qui empruntait précédemment la rue Royale Sainte-Marie vers la place Colignon, utilise aujourd'hui la rue de la Poste et non la chaussée de Haecht dans l'objectif de se rendre « vers Faubourg ». A ce titre, la rue Brichaut semble être devenue la rue permettant d'accéder à la rue de la Poste, l'autre point de comptage situé au croisement avec la rue Rogier ne connaissant qu'une infime variation entre les deux campagnes de comptage²². Malgré l'absence de points de comptage, il est également envisageable d'imaginer une augmentation sur la rue Lefrancq selon le même schéma de by-pass.
6. Une partie des trajets du sud><nord passe potentiellement aujourd'hui par **l'avenue Voltaire**. En effet, il est possible de constater une **augmentation (certes modérée)** du nombre de véhicules sur les deux sens de circulation. Cette situation est historiquement perceptible aux HP.
7. Les transferts est><ouest ont également augmenté. **L'avenue Louis Bertrand** subit **une augmentation** dans ses deux sens de circulation. Dans une moindre mesure, les rues Degreeef et Hancart autour de l'église Saint-Servais assimilent aussi une légère croissance de trafic. Il est pour l'heure difficile d'expliquer cette augmentation même si plusieurs pistes existent. La présence de travaux de longs mois durant et la mise en place de l'arrêt sablier à hauteur de l'arrêt « Coteaux » sur l'avenue Rogier ont pu avoir un impact sur l'itinéraire automobile.
8. **Certains points de comptages voient leur situation (quasiment) inchangée** entre juin 2022 et novembre 2023. C'est le cas de la rue Kessels, du croisement de la rue Metsys et de la rue de Jérusalem et des points de comptages à l'extrême nord de la chaussée de Haecht.
9. **Certaines infractions sont encore constatables**. Toutefois, il est aujourd'hui difficile de différencier la part réelle de taxis et de contrevenants empruntant illégalement ces axes. Etant donné que ces passages peuvent atteindre plusieurs dizaines de véhicules par heure, il s'agirait d'étudier la répartition réelle entre les EVP comptabilisés.

²² Cette hypothèse peut être appuyée par les données de comptage Telraam disponibles ici (la caméra est aujourd'hui désactivée) : [Telraam | Brichautstraat](#)

D.3.1. Considérations méthodologiques

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il est à nouveau nécessaire d'intégrer des notions méthodologiques fondamentales :

- Comme précisé dans l'introduction méthodologique, les caméras de comptage permettent d'établir une classification des véhicules comptabilisés. Nous disposons donc également d'informations sur les cyclistes ayant été observés sur les différents points de comptages établis. Il s'agit à la fois de cyclistes disposant d'un vélo électrique et d'un vélo musculaire.
- Au même titre que l'on parle d'EVP, l'abréviation « P/C » sera régulièrement utilisée pour parler de « pedal cycles » et exprimer ainsi l'unité de cycliste.
- Un élément à prendre en compte avant d'utiliser ces renseignements concerne la météo du jour :
 - Les 14 et 16 juin 2023, la température oscillait entre 22 et 25° et le vent était de faible puissance. Ces deux journées étaient assez ensoleillées. Le 18 juin 2022, c'était même le premier jour de canicule de l'année 2022 avec 32,6°C enregistrés à Uccle. La température moyenne du mois concerné était de 17,7° (les normales entre 1991 et 2020 étant de 16,7°).
 - Le 14 novembre 2023, les averses étaient particulièrement intenses. Quasiment toute la Belgique était placée en alerte jaune. Les maximas étaient autour de 10°C. Pour le 16 novembre 2023, le temps était venteux et couvert. Le bilan climatologique de ce mois précisait une moyenne de 7,8°C (7,2°C entre 1991-2020), avec des fortes précipitations (132,2mm pour 76,5mm). Il y a eu 8 jours d'orage (contre 3,8 jours) au cours du mois et 26 jours de précipitations (contre 18,3 jours). Le vent a soufflé plus fort que la moyenne des 30 dernières années (4,4 m/s contre 3,6m/s).

Sur base de ces éléments, il serait pertinent de considérer que les températures et la météo ont pu exercer une influence sur la pratique cycliste. Pour tenter d'objectiver l'impact de ces mesures, un exercice a été réalisé. Sur base des données de comptage permanents installés en 12 points de la Région Bruxelles-Capitale, il consistait à déterminer la différence de comptages cyclistes entre juin 2022 et novembre 2023²⁴ :

- En juin 2022, la quantité moyenne journalière des flux médians de tous les comptages était de 2500 unités.
- En novembre, cette même mesure était de 1863 unités.
- 1863 unités représentent 74,52% de 2500. On peut donc imaginer un coefficient « météo » d'environ 25,48%. Ainsi, lorsque les conditions sont mauvaises, ¼ des cyclistes auront tendance à exploiter un autre moyen de transport pour effectuer leurs déplacements.

Pour représenter cette différence, nous pouvons utiliser un simple exemple. En juin 2022, 419 cyclistes ont été comptabilisés vers la place de la Reine depuis le sud de la rue Royale Sainte-Marie. En novembre 2023, ils étaient 381 cyclistes. En utilisant ce coefficient ($381 \times 1,2548$), nous pouvons considérer que les cyclistes auraient été 478 à conditions climatiques égales. Au lieu d'une diminution de -9%, il est plausible d'imaginer une augmentation de +14% des cyclistes comptabilisés.

Il s'agit naturellement d'un exercice empirique et les données météorologiques ne doivent naturellement pas être considérées comme exclusives. Une série de facteurs ont naturellement pu influencer la pratique et les comptages et les chiffres, aidés du coefficient, sont donc un indicateur et non plus une valeur absolue.

D.3.2. La rue Royale Sainte-Marie

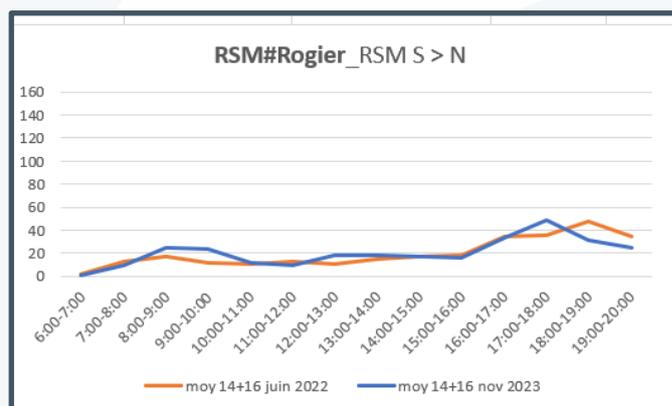
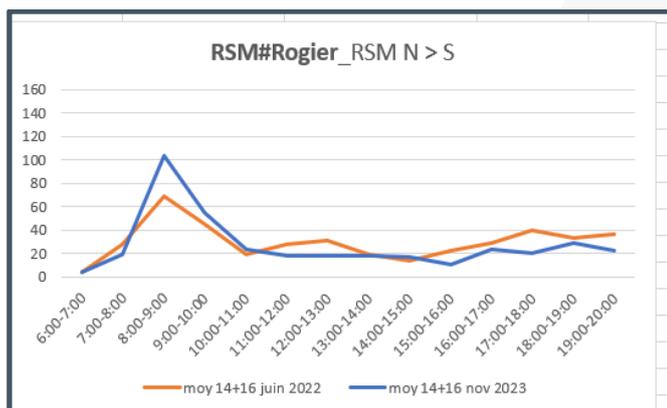
La rue Royale Sainte-Marie bénéficie d'une piste cyclable bidirectionnelle marquée en ocre depuis août 2022. Elle est par ailleurs située sur la route de l'ICC2, venant notamment de la Cage aux Ours et terminant son parcours à hauteur de la place

²⁴ [Bruxelles : Vélos - Vélos-cargos - Vélos électriques \(irisnet.be\)](https://irisnet.be)

de la Reine. En répartissant l'examen sur base des deux tronçons, des augmentations substantielles sont observables :

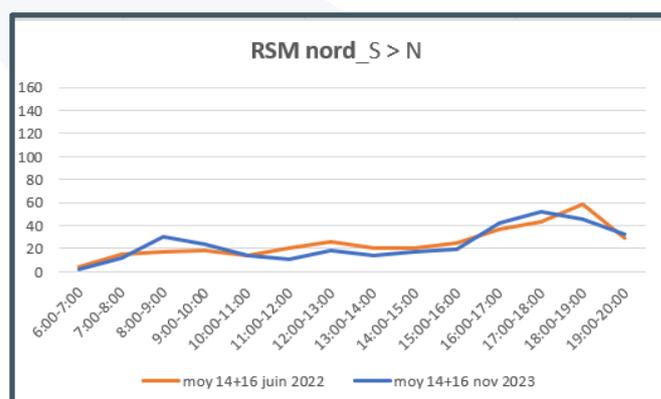
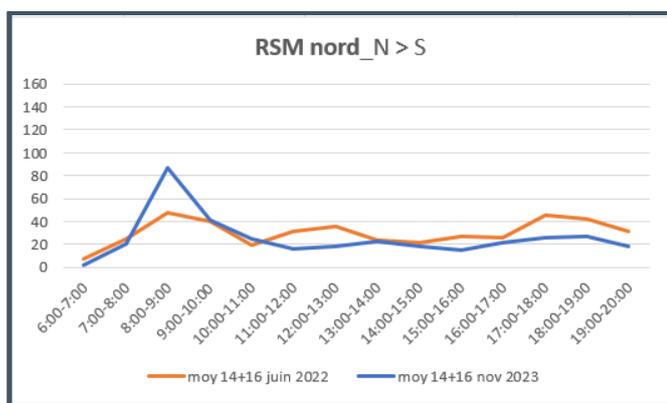
- Tronçon sud

Malgré les conditions climatiques, l'augmentation est marquée. Depuis la place de la Reine vers la place Colignon, on passe la barre des 100 P/C en HPM (+49%). La moyenne journalière est située à 30 P/C. Le total des cyclistes sur l'ensemble de la journée est fixé à 381 P/C, alors qu'il était de 419 en juin 2022. Dans l'autre, la densité cycliste est moindre mais en augmentation en HP. Sur l'ensemble de la journée, le nombre de P/C est stable (+7 P/C). En intégrant l'exercice « coefficient » réalisé ci-dessus, il est possible de considérer que le flux cycliste s'est accru entre les deux périodes. Ce tronçon résiste très bien aux mauvaises conditions climatiques puisque le nombre de cyclistes comptabilisés dans les deux sens était de 668 P/C (contre 700 en juin 2022). On peut donc estimer que l'augmentation relative est de l'ordre 20%.



- Tronçon nord

Sur sa partie nord, l'augmentation est également très importante en HPM vers le sud (+39 P/C ; +81%). La moyenne est identique entre les deux périodes (30 P/C/h) tandis que l'HPS voit son volume de cyclistes diminuer. Au total, le nombre de cycliste se rendant vers la place de la Reine atteint 357 P/C en moyenne sur les deux jours. Vers le nord, le taux de passage est dans la même norme (332 P/C), comparable à quelques unités près à juin 2022. En tenant compte d'un coefficient, on pourrait conclure qu'il y a une augmentation légère vers le sud et marquée vers le nord et la place Colignon. Sur l'ensemble de la journée, 689 P/C ont été comptabilisés alors qu'ils étaient 769 une année auparavant. En prenant en considération le coefficient, il s'agit d'une augmentation théorique de 12%

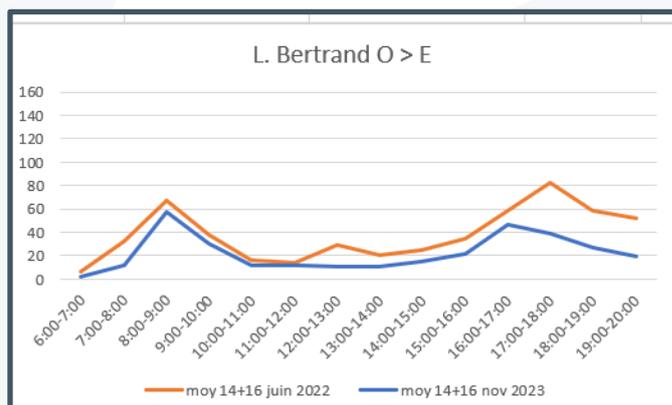
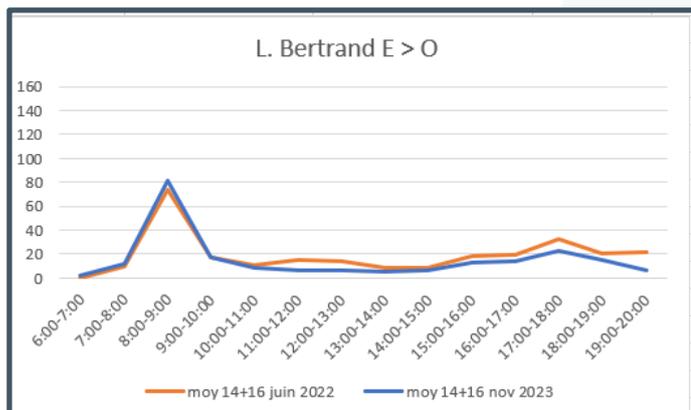


D.3.3. L'avenue Louis Bertrand

L'avenue Louis Bertrand profite également d'aménagements cyclables intéressants. Elle propose une bande cyclable suggérée depuis l'église Saint-Servais jusqu'au Mât de Lalaing tandis que dans l'autre sens, les cyclistes bénéficient d'une piste cyclable marquée jusqu'au boulevard Lambermont (utilisant à la toute fin la bande bus en mixité avec le B66).

L'itinéraire Rcade A l'emprunte depuis la Gare du Nord jusqu'aux quartiers Dailly et Plasky en passant par le parc Josaphat. Les conclusions suivantes peuvent être présentées :

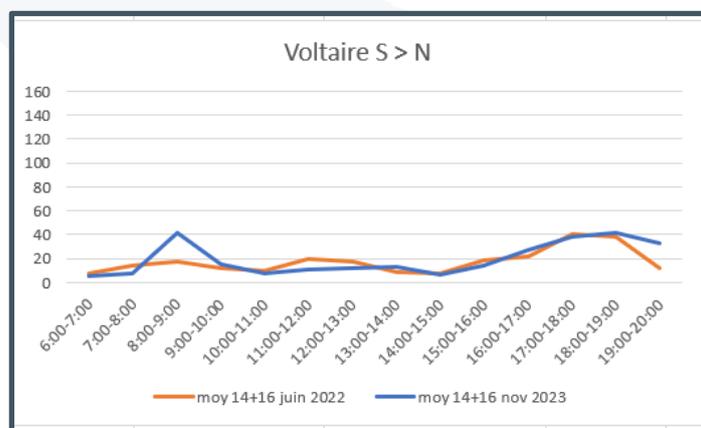
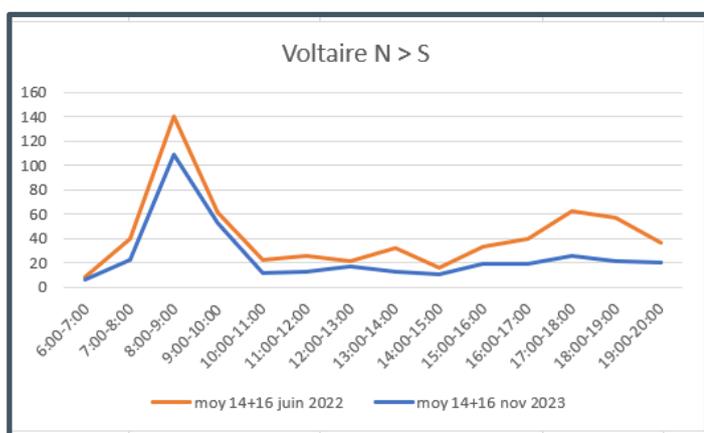
- Vers l'église Saint-Servais (d'est en ouest), le nombre de P/C profitant de la piste cyclable marquée augmente entre les deux périodes. On atteint par exemple plus de 80 P/C en HPM. La moyenne sur l'ensemble de la journée est quasiment identique entre les deux périodes. En prenant en compte le coefficient, le passage par l'avenue Louis Bertrand est clairement à la hausse.
- Dans l'autre sens (d'ouest en est), la situation est moins favorable. Le nombre de cyclistes en juin 2022 était particulièrement élevé (533 P/C) et important en HPS (82). Si la diminution est assez raisonnable en HPM (-15%), celle-ci s'avère plus marquée pour les autres plages horaires. Même en prenant en compte le coefficient, la baisse est marquée (-26%).



D.3.4. L'avenue Voltaire

Du fait de sa présence sur la route d'un ICR (MM), l'avenue Voltaire propose deux pistes cyclables séparées sur l'ensemble de son parcours et dans les deux sens de circulation.

- Vers le sud et l'avenue Paul Deschanel, le mois de juin 2022 était une période faste. On a pu dénombrer jusqu'à 583 P/C en moyenne sur les deux jours étudiés. Il était même possible de constater une pointe à 140 P/C entre 8h et 9h du matin. L'intensité reste haute (109 en HPM) mais se réduit à 359 P/C. La décroissance est tout de même sensible.
- En sens inverse, la situation est très favorable. Le nombre de P/C en novembre est dans l'absolu plus élevé qu'en juin (274 P/C contre 245 P/C). Si l'HPS se stabilise, l'HPM voit son nombre de cyclistes fortement augmenter.



D.3.5. Des cyclistes en augmentation

Pour conclure le chapitre sur la présence des cyclistes sur les trois axes principaux étudiés :

1. La rue Royale Sainte-Marie a profité de nouvelles infrastructures pour **voir son flux augmenter**. En termes absolus, les augmentations théoriques relatives sont de l'ordre de 12% (tronçon nord) à 20% (tronçon sud). C'est surtout le flux vers la place Colignon qui augmente et les heures de pointe matin qui sont plus soutenues.
2. L'avenue Louis Bertrand connaît plutôt **une diminution de son utilisation par les cyclistes**. Le mois de juin 2022 avait été particulièrement prolifique puisque le nombre total de cyclistes avait été autour de 800 P/C en moyenne sur les deux jours. En novembre 2023, leur nombre est encore de 530 P/C mais l'exercice du coefficient permet de distinguer une diminution d'environ -17%. La baisse la plus marquée est vers l'est et le Mât de Lalaing, secteur par ailleurs le plus utilisé.
3. L'avenue Voltaire **est plutôt stable avec quantité très élevée de présence cycliste**. En juin 2022, ils étaient 838 tandis qu'en novembre, leur nombre était de 633 P/C en prenant les deux sens de circulation. La majorité des cyclistes se dirigent vers le sud (entre 60 et 70%). L'HPM y est surtout très intensive avec des comptages au-delà de 100 P/C pour chacune des périodes
4. Pour les voiries qui ne font pas partie de réseaux divers, plusieurs voiries peuvent être mises en exergue. La partie sud de la chaussée de Haecht recense tout de même environ 200 P/C par jour (dans les deux sens de circulation). Ils sont environ 100 P/C pour la rue Kessels tandis que les deux tronçons de la rue Rubens voient passer autour de 150 P/C par jour.
5. Pour plus de représentativité, il faudra réaliser des données de comptage au même mois de l'année avec des conditions météorologiques comparables. La création d'un coefficient « météo » est en effet utile mais limitée d'un point de vue interprétatif.

E. TEMPS DE PARCOURS AUTOMOBILE : UNE DUREE DE TRAJET

E.1. Considérations méthodologiques

Un autre aspect révélateur de l'évolution du trafic tient dans l'étude du temps de parcours d'EVP et leur moyenne au cours de deux périodes données. Les temps de parcours « voiture » de différents itinéraires ont donc été analysés par Bruxelles Mobilité en novembre 2022. Ces données sont dites « Floating Car Data ». Elles utilisent les signaux des GPS des véhicules (et/ou les signaux GPS des smartphones des personnes à bord des véhicules). Elles peuvent connaître certaines pollutions mais sont considérées comme suffisamment objectives et pertinentes pour analyser les temps de parcours.

Ces données ne concernent que les jours de semaine (du lundi au vendredi) et sur 24 heures.

- Les analyses avant l'introduction des mesures couvrent une période allant du 8 novembre 2021 au 17 décembre 2021 (**couleur orange**).
- Les analyses effectuées après leur introduction couvrent une période allant du 7 novembre 2022 au 16 décembre 2022 (**couleur bleue**).
- Une étude a été également réalisée en novembre 2023. À la suite de difficultés techniques, ces données ne sont pas encore suffisamment exploitables. Toutefois, elles seront jointes au présent rapport dès que possible. Cela permettra d'avoir une vision plus fine sur l'évolution des temps de parcours.

Dans les commentaires ci-dessous, trois dimensions sont particulièrement étudiées :

1. Le temps de trajet sur base horaire et exprimé en minutes. Il est représenté de manière linéaire en couleur bleue et orange dans les graphiques ci-dessous.
2. La régularité du temps de parcours. Cette dernière est présentée par les zones les plus claires et les plus larges. La signification est celle-ci : plus cette zone est large, plus le temps de parcours fluctue. Par ailleurs :
 - L'aire la plus foncée correspond aux temps de trajet moyen excluant les 25% des trajets les plus lents et les 25% des trajets les plus rapides. Cela permet de savoir dans quelle mesure le temps de trajet de 50% des véhicules les plus « classiques » oscille.

- L'aire la plus claire comprend quant à elle l'ensemble des temps de parcours à l'exception des 5% les plus lents et les 5% les plus rapides. Il s'agit de se rendre compte de la mesure avec laquelle la quasi-totalité des trajets fluctue.

3. La durée de trajet moyenne par jour ouvrable. Il s'agit des graphiques en bâtonnets disponibles ci-dessous.

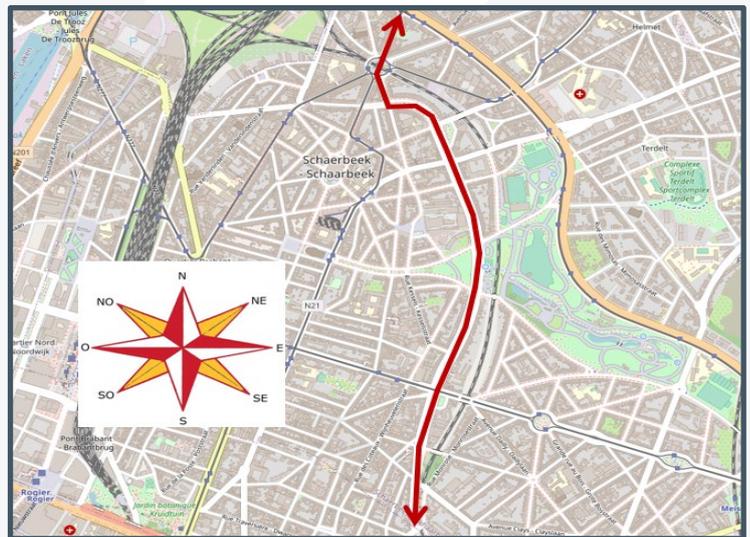
De manière générale, il convient de faire preuve de prudence au moment de l'interprétation des chiffres. Il s'agit d'une comparaison entre deux périodes étudiées et des facteurs externes ont pu influencer les résultats. Il s'agira de monitorer et d'observer ces différences sur un plus long terme. Les tailles des graphiques et des cartes ont été réduites pour faciliter la lecture du rapport. Des formats plus grands sont disponibles en annexes.

E.2. Quelques itinéraires habituels

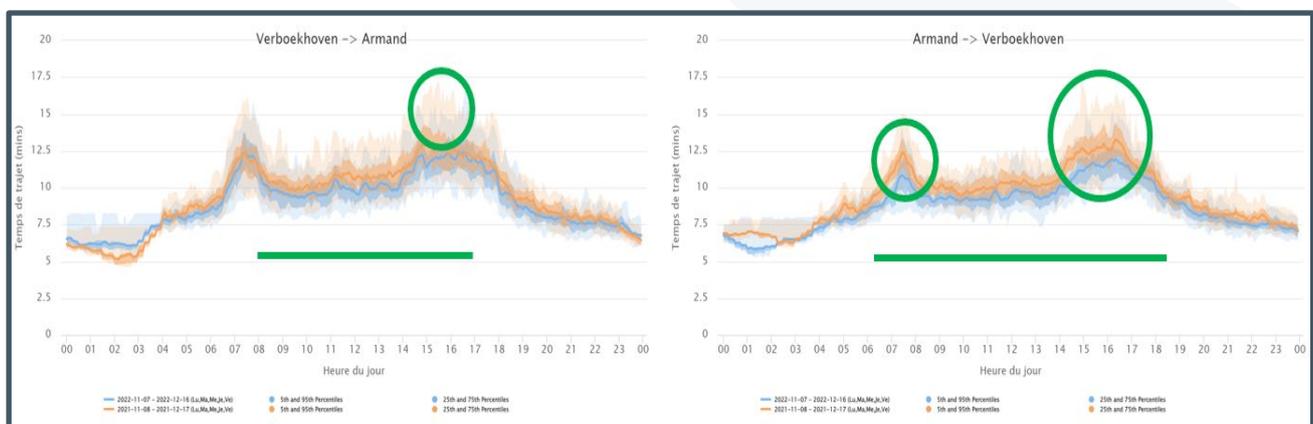
E.2.1. Par l'avenue Paul Deschanel

Étant donné sa situation stratégique entre le parc Josaphat et l'avenue Rogier et sa situation en bordure de maille, les temps de parcours de l'avenue Paul Deschanel sont intéressants à analyser. Pour ce faire, Bruxelles Mobilité a fourni des données scrutant le temps de trajet entre la Cage aux Ours et le square Armand Steurs. L'itinéraire emprunte la totalité de l'avenue Voltaire et de l'avenue Deschanel. Tout l'itinéraire s'effectue sur des voiries dites « de quartier ».

Généralement, cet axe se retrouve dans une meilleure situation en 2022 qu'en 2021.

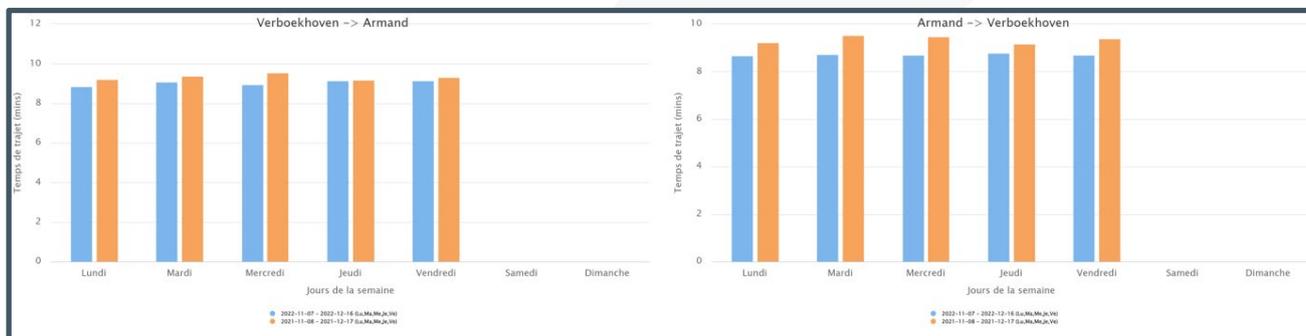


- Temps de trajet : En HP, la situation est positive et améliorée sur trois des quatre HP étudiées. Il n'y a que l'HPM vers le square Armand Steurs qui ne s'améliore pas. Les gains de temps les plus flagrants sont observables du sud vers le nord (jusqu'à la Cage aux Ours) avec des gains d'environ une minute. En heure creuse, chaque tranche horaire s'améliore légèrement entre 2021 et 2022.
- Régularité du trajet : De manière générale, l'interprétation de la régularité laisse observer des performances supérieures en 2022 en HPS. Les zones orange démontrent clairement que la régularité était difficile en 2021 où ce trajet pouvait monter jusqu'à 17 minutes. Cette instabilité s'est durablement réduite selon les données obtenues à tous les niveaux.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe N<>S de l'Avenue Voltaire et Deschanel entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

Les résultats positifs se confirment sur les graphiques en bâtonnets. En novembre 2022, il est possible d'effectuer le parcours Cage aux Ours – square Armand Steurs plus rapidement pour tous les jours de la semaine (sauf le jeudi). Ce phénomène est surtout palpable le mercredi (environ 30 secondes). Le gain moyen par jour est d'environ 15 secondes. Vers le nord et la Cage aux Ours, ce tronçon est parcouru en moyenne plus rapidement en 2022. Le mercredi et le vendredi sont les jours ouvrables avec le gain de temps plus perceptible (plus de 30 secondes). En moyenne, ce tronçon est parcouru, tous sens confondus, en un peu moins de 9 minutes en 2022.



Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe N->S de l'Avenue Voltaire et Deschanel du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

E.2.2. A travers l'avenue Louis Bertrand

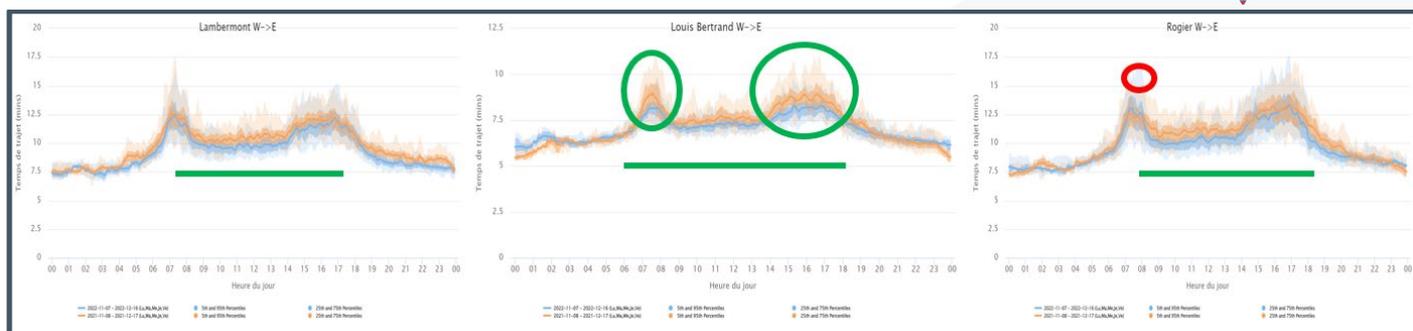
Nous disposons également de résultats pour l'avenue Louis Bertrand, nœud important des échanges ouest->est dans la sous-maître. Ceux-ci s'inscrivent dans un itinéraire partant de la place Colignon jusqu'à la place Meiser. Concernant la légende et la compréhension de la carte : la couleur mauve représente l'ancien itinéraire possible via l'avenue des Azalées et l'avenue Cambier. La ligne rouge continue est l'itinéraire qui paraît le plus pertinent suite aux modifications des deux sous-maîtres tandis que le rouge pointillé est une route alternative et potentiellement utilisable par une partie du trafic. Sur cette carte, il a été possible de diviser cette route en tronçons et de se focaliser sur l'avenue Louis Bertrand. Si l'ancienne route n'empruntait que des voiries de quartier, les itinéraires potentiels actuels utilisent en grande majorité des axes Auto CONFORT (l'avenue Rogier) voire PLUS (le boulevard Lambermont). Par soucis de visualisation, cette partie d'étude a été subdivisée sur base d'un axe ouest->est.

Axe Ouest – Est : de la place Colignon jusqu'à la place Meiser

Les temps de trajet ont tendance à s'améliorer sur la majorité des tronçons empruntés aujourd'hui. Les graphiques linéaires représentant ces évolutions indiquent les éléments suivants :

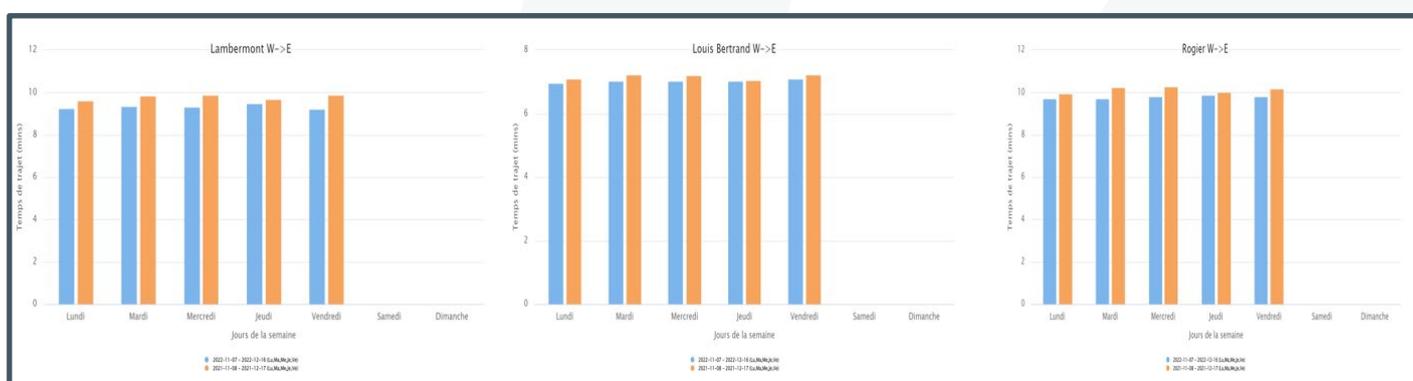
- Temps de trajet : Pour le boulevard Lambermont et l'avenue Rogier, la situation est tout à fait analogue. Pour l'avenue Louis Bertrand, la situation est positive surtout aux HP, où les diminutions de temps de trajet sont d'environ une minute.
- Régularité du trajet : De manière générale, l'interprétation de la régularité laisse observer des performances améliorées de 7h à 19h pour l'avenue Louis Bertrand. Si le boulevard Lambermont est assez stable entre les deux années, la régularité diminue très légèrement sur le tronçon étudié de la rue Rogier.





Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe O><E du boulevard Lambermont, l'avenue Louis Bertrand et l'avenue Rogier entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

Pour le boulevard Lambermont, le constat est positif puisque tous les jours connaissent des améliorations. C'est aussi, et plus logiquement, le cas pour Louis Bertrand. En ce qui concerne l'avenue Rogier, la légère irrégularité en HP ne semble pas avoir d'influence. Dans l'ensemble, les temps de trajet ont été réduits légèrement.

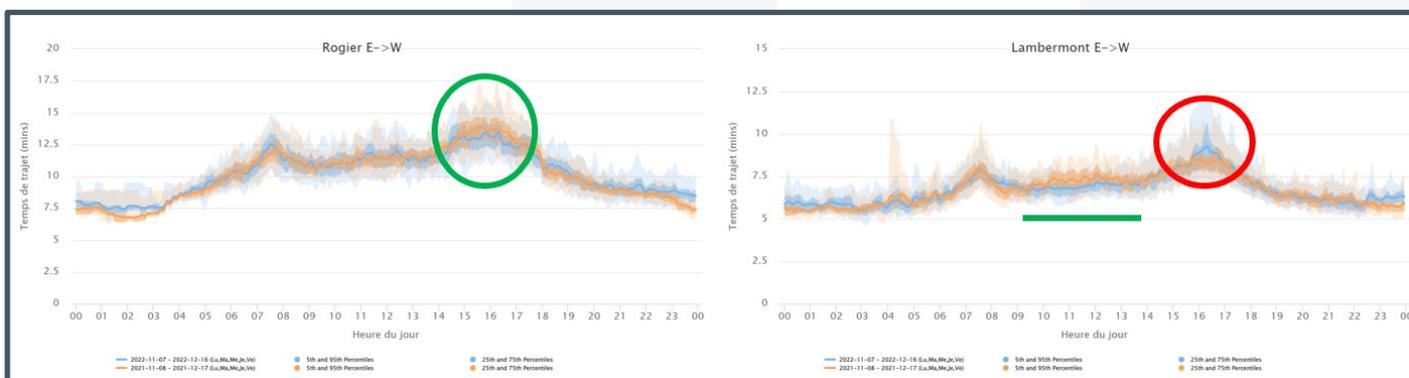
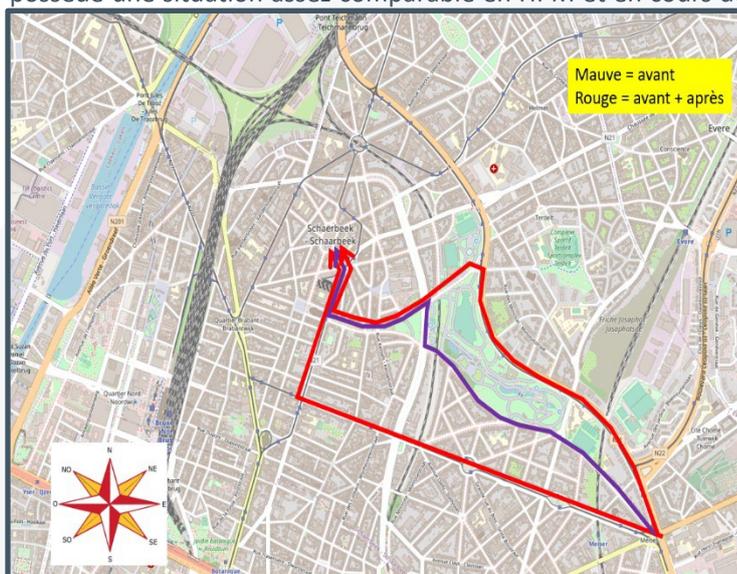


Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe O><E du boulevard Lambermont, l'avenue Louis Bertrand et l'avenue Rogier du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

Axe Est – Ouest : de la place Meiser jusqu'à la place Colignon

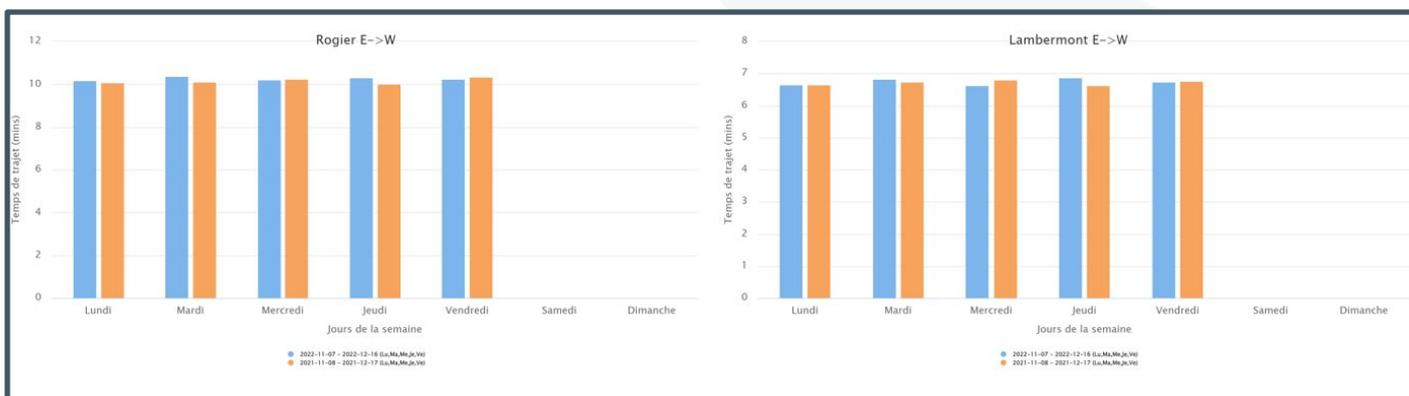
Cet itinéraire nous permet d'obtenir des informations sur les temps de trajet sur l'ensemble de l'avenue Rogier ainsi que sur la partie sud du Boulevard Lambermont. Les temps de trajet absolus présentés partent de la place Meiser pour arriver à la place Colignon. Deux itinéraires (en rouge) sont imaginés comme alternatives à la situation avant CLM.

- Temps de trajet : D'est en ouest, l'avenue Rogier possède une situation assez comparable en HPM et en cours de journée. L'HP soir est quant à elle légèrement positive par rapport à 2021. A l'inverse, le boulevard Lambermont voit une réalité légèrement supérieure en cours de journée, tandis que l'HP soir voit son temps de trajet détérioré de quelques secondes.
- Régularité du trajet : De manière générale, l'interprétation de la régularité laisse observer des performances supérieures en HP soir pour l'avenue Rogier. C'est l'inverse qui se produit pour le boulevard Lambermont, où le nuage bleu peut même atteindre plus de 12 minutes pour l'ensemble de l'itinéraire.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe O><E du boulevard Lambermont et l'avenue Rogier entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

Les différences de temps de trajet par jour ouvrable ne semblent pas marquées. Celles-ci correspondent et corroborent les éléments précédemment présentés. Pour l'avenue Rogier, la situation diffère d'un jour à l'autre. Si des jours sont clairement identiques (lundi, vendredi), le mardi et le jeudi se portent mieux en 2022 tandis que le mercredi voit son statut se dégrader légèrement.

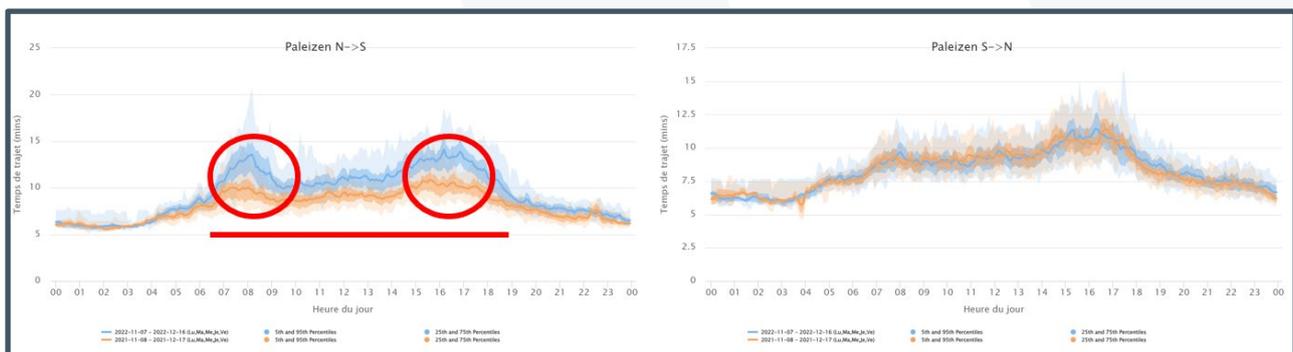
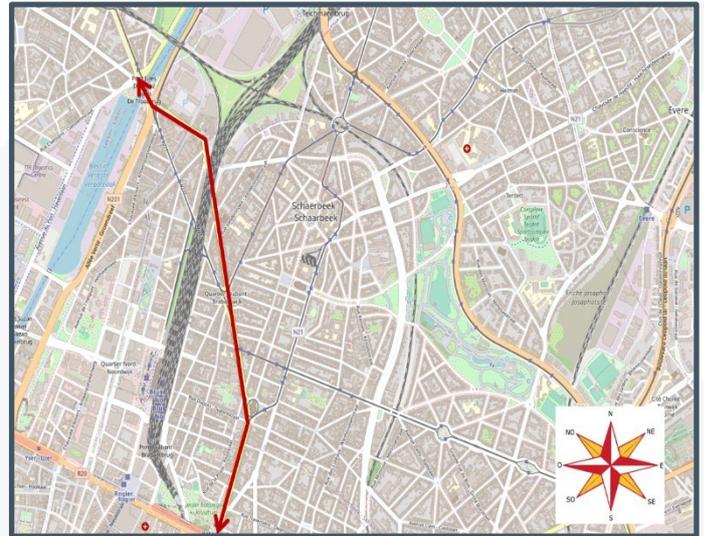


Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) moyenne sur l'axe O><E du boulevard Lambermont, et l'avenue Rogier du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

E.2.3. Par la rue des Palais

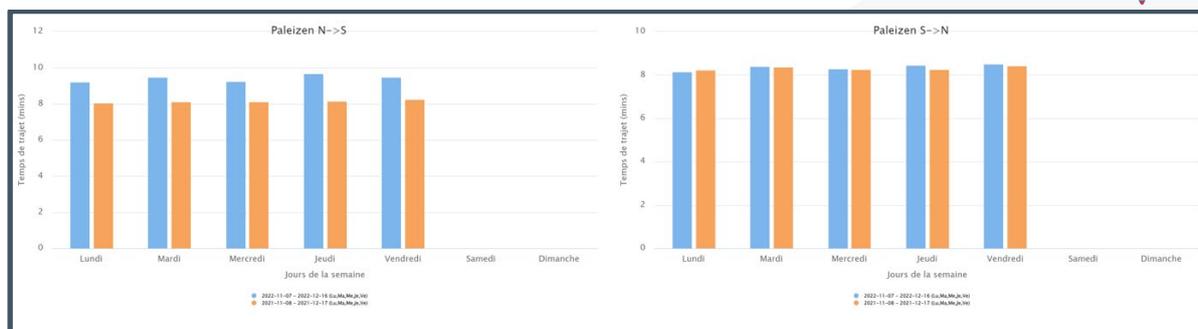
Ce paragraphe inspecte le temps de trajet automobile des deux sens de circulation d'un itinéraire situé entre le square de Trooz jusqu'à la Petite Ceinture et le boulevard du Jardin Botanique, via la rue Royale. Même s'il intègre des tronçons en dehors du territoire schaarbeekois, il est pertinent de l'intégrer à notre étude dans la mesure où la grande majorité de ce parcours emprunte la rue des Palais, située en bordure de maille. Cette voirie communale a le statut Auto CONFORT, possédant un rôle structurant dans le périmètre étudié et assurant une continuité entre différents quartiers. L'examen du temps de parcours nous fournit les éléments suivants :

- **Temps de trajet** : Du sud au nord (de la Petite Ceinture jusqu'au square de Trooz), la situation demeure inchangée tout au long de la journée et en HP. Cependant, à partir du square de Trooz, les performances diminuent nettement. L'augmentation est d'environ 4 minutes (de 10 minutes à 14 minutes de temps de trajet) en HP et de 1 minutes 30 en heures creuses. En général, la situation est difficile de 7h à 20h.
- **Régularité du trajet** : L'instabilité du temps de trajet est importante depuis le square de Trooz. Les pointes de **couleur bleue** laissent même supposer des trajets pouvant aller jusqu'à 20 minutes pour effectuer ce trajet en HP. Au cours de la journée, les variations demeurent importantes. Pour l'autre sens, la régularité des temps de trajet reste inchangée entre 2021 et 2022.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe N<>S de la rue des Palais entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

Sur base de ces résultats, il est possible d'observer une dégradation dans un seul sens de circulation (du nord vers le sud). Les différences de temps de trajet par jour ouvrable sont très importantes pour ce mouvement. Tous les jours, la moyenne augmente d'environ 1 minute 30 sur l'ensemble de la journée. Dans l'autre sens, il n'y a aucun changement notable et la moyenne du temps de trajet reste de 8 minutes. Pour conclure et en cohérence avec l'ensemble des paramètres étudiés, les durées de temps de trajet sont allongées du nord vers le sud par rapport au sens inverse. En effet en 2022, il faut parfois quasiment 10 minutes pour effectuer le trajet alors qu'il faut plutôt 8 minutes dans le sens inverse. En 2021, les temps de trajet dans les deux sens étaient pourtant comparables.



Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe N>S de la rue des Palais du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleu expose les données 2022.

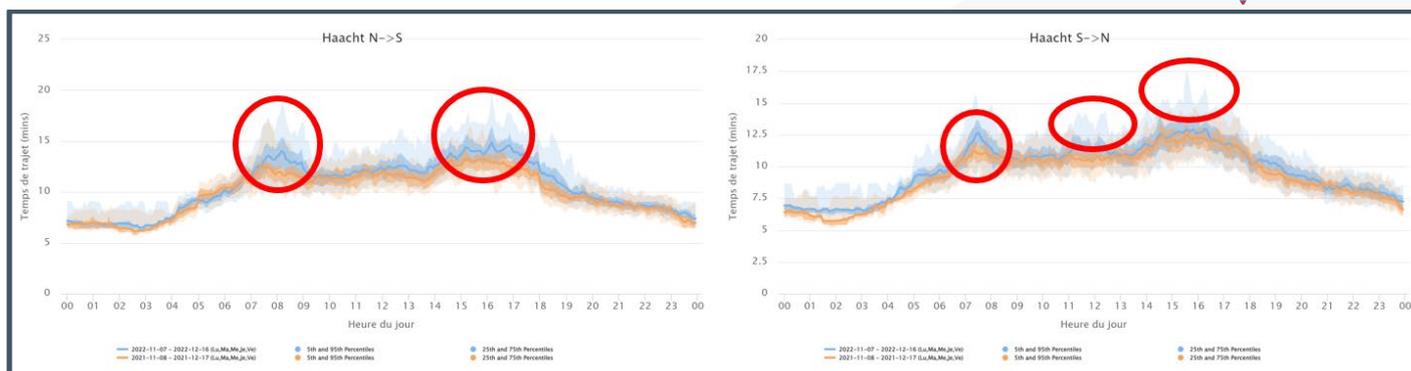
E.2.4. La chaussée de Haecht

Il est aussi pertinent d'évaluer l'impact de la mise à sens unique de la rue Royale Sainte-Marie et de la chaussée de Haecht sur les durées de temps de trajet des automobilistes. Pour avoir un tronçon suffisamment long et représentatif, l'analyse s'est portée sur un trajet-type entre la Petite Ceinture et le boulevard Lambermont. A nouveau la légende doit se lire de la manière suivante : La couleur mauve indique l'itinéraire employé avant l'introduction des mesures (l'après n'étant plus possible). Pour estimer les performances actuelles, la couleur rouge permet une comparaison sur l'itinéraire bis le plus logiquement utilisé pour effectuer le même itinéraire. En complément d'information, seul un petit tronçon de Haecht (entre Sainte-Marie et Robiano) est caractérisé par un statut Auto CONFORT, le reste étant considéré comme une voirie de quartier.

L'axe d'étude s'est porté sur la chaussée de Haecht. Les résultats obtenus tendent à confirmer une dégradation des performances. Toutefois, ces dernières semblent contradictoires, notamment dans le sens du nord au sud (celui du sens interdit). Il serait donc judicieux d'attendre les performances en cours d'exploitation et datées de novembre 2023 :

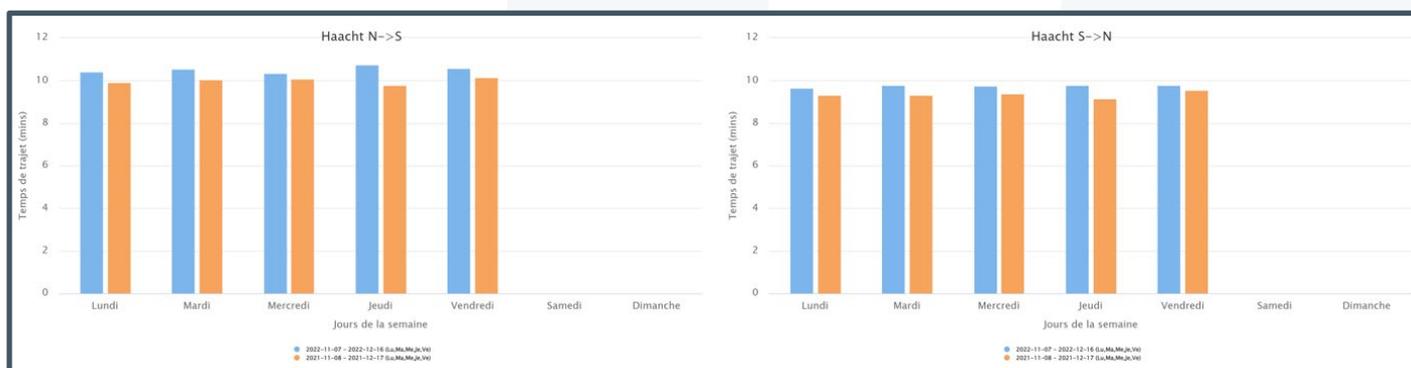
- **Temps de trajet** : Le temps de trajet de la chaussée de Haecht du nord vers le sud s'est étonnamment allongé après la mise à sens unique. Cette augmentation est perceptible essentiellement en HP, sans forcément de différences notables et très impactantes. Dans l'autre sens, la durée du temps de parcours est légèrement à la hausse en HPM avant de se stabiliser dans des mesures avant CLM le reste du temps.
- **Régularité du trajet** : L'instabilité du temps de trajet est présente à de nombreuses tranches horaires, indépendamment du sens de circulation. Dans les deux sens de circulation, la régularité diminue. C'est par exemple le cas du sens S>N sur le temps de midi et du N>S en HP.





Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe N->S de la chaussée de Haecht entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

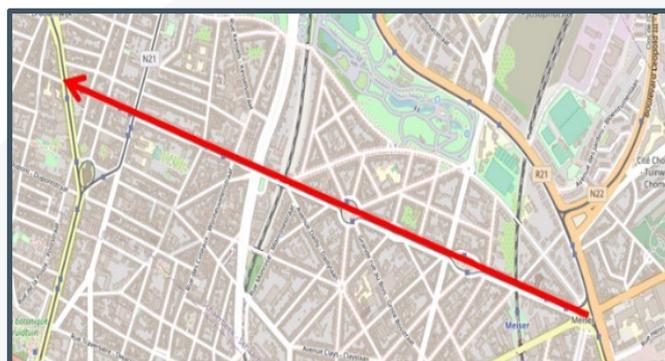
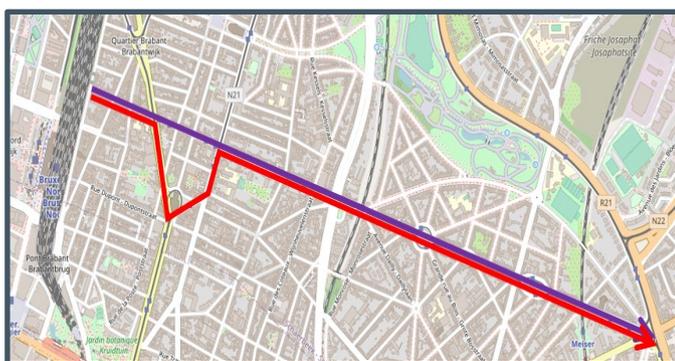
Confirmant les constatations émises sur les durées de temps de trajet, les données expriment un temps de trajet allongé. Tous les jours et dans les deux sens, les résultats démontrent une perte de temps. La situation la plus critique est le jeudi, où la différence est d'environ 1 minute 30 en moyenne (du nord vers le sud). Plus généralement, il faut toujours plus de temps pour se rendre du boulevard Lambert jusqu'à la Petite Ceinture (que l'inverse). La différence est d'à peu près une minute.



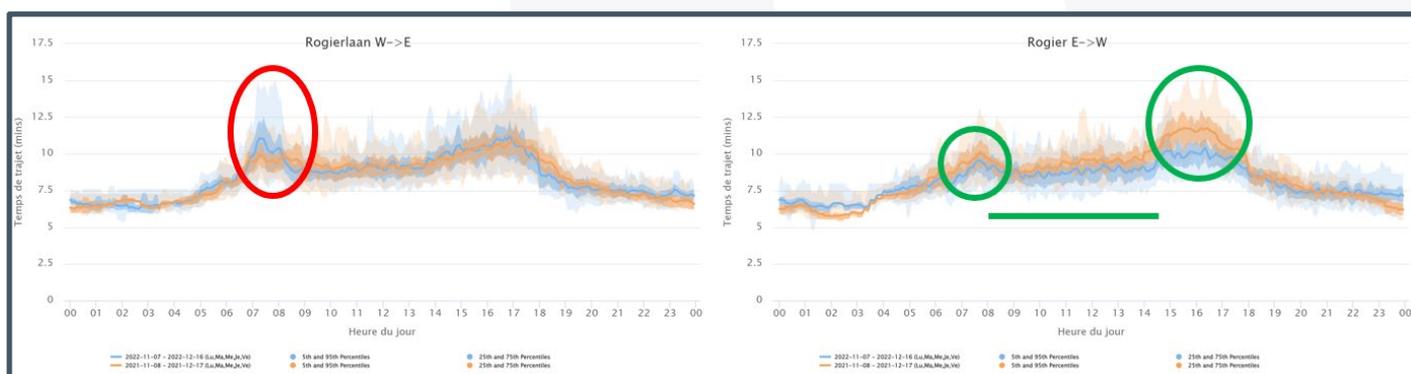
Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) sur l'axe N->S de la chaussée de Haecht du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

E.2.5. Rejoindre Meiser par la rue Rogier et l'avenue Rogier

Avant l'introduction du CLM, l'avenue Rogier constitue un axe direct et rectiligne du quartier Nord vers la place Meiser. À la suite de la mise à sens unique de la rue Rogier, il est nécessaire aujourd'hui, pour effectuer un trajet dans le même esprit, de contourner la place de la Reine et utiliser la chaussée de Haecht pour rejoindre la place Meiser. Dans l'autre sens, le plan de circulation n'a pas impliqué de modifications de sens de circulation et permet donc de comparer en tout point le trajet de l'est à l'ouest de Schaerbeek. Si la rue Rogier n'est définie qu'en tant que quartier, l'ensemble de l'avenue Rogier est quant à elle Auto CONFORT et structurante entre les mailles de la Commune.

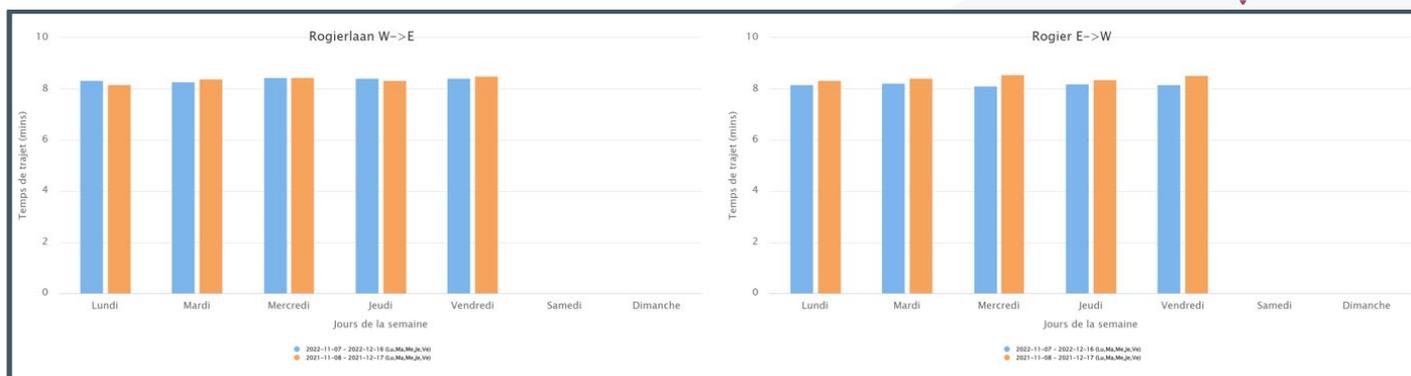


- Temps de trajet : Pour l'itinéraire passant par la place de la Reine (donc de l'ouest vers l'est de la Commune), l'augmentation anticipée, se réalise HP du matin. L'augmentation y est d'environ 1 minute pour l'ensemble du parcours. Pour le reste de la journée, aucun résultat significatif n'est à relever. Dans l'autre sens (depuis la place Meiser), les résultats sont très encourageants, dans la mesure où les gains sont importants tout au long de la journée. C'est surtout l'HP soir qui en bénéficie, avec un bénéfice de quasiment 2 minutes entre 15h et 18h.
- Régularité du trajet : Un parallèle évident peut être réalisé avec la régularité où la pointe matin est compliquée et plus irrégulière de Rogier jusqu'à Meiser. A l'inverse, les différentes de temps de trajet diminuent massivement dans l'autre sens (surtout en HP soir). Concernant les autres plages horaires, il n'y a pas de changement important à mentionner.



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe O><E de l'avenue Rogier entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

L'augmentation du nouveau trajet peut s'expliquer potentiellement par une augmentation de trafic autour de la place de la Reine. Cependant, malgré l'augmentation en pointe matin, les différences ne sont pas forcément significatives pour l'ensemble du tronçon étudié. Occasionnellement, les temps de trajet sont même à la baisse (le mardi et le vendredi par exemple). Dans l'autre sens, les bénéfices sont aussi perceptibles, surtout le mercredi où la différence est de quasiment 1 minute en moyenne entre 2021 et 2022. Dans un sens comme dans l'autre, les temps de trajet sont équivalents.



Graphique représentant le temps de trajet moyen (en minutes) moyenne sur l'axe O<>E de l'avenue Rogier du lundi au vendredi et leur comparaison entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

E.3. Une situation en amélioration

Pour conclure ce chapitre axé sur l'étude des temps de trajet de théoriques d'itinéraires traversant ou en bordure de la sous-maille, les constats suivants peuvent être dressés :

1. **L'avenue Paul Deschanel** semble connaître un flux de véhicules moins marquant. En effet, l'étude de l'itinéraire Cage aux Ours – square Armand Steurs s'emprunte plus rapidement après l'introduction des mesures CLM. La régularité s'améliore tout autant en parallèle. Durant chaque jour ouvrable étudié, qu'importe le sens de circulation, les temps de trajet ont été réduits.
2. Pour rejoindre la place Meiser, il est possible de traverser plus rapidement **l'avenue Louis Bertrand**. Les gains sont surtout frappants en HP, tandis que la régularité se stabilise.
3. Les différents itinéraires étudiés qui empruntaient l'est du **boulevard Lambert** démontrent une forme de stabilisation des durées de temps de trajet. Que l'on parte de la place Colignon ou qu'on s'y rende, les temps de trajets et la constance de ceux-ci n'ont que peu varié.
4. **L'avenue Rogier**, du fait de son rôle d'axe structurant en bordure de maille, apparaît régulièrement dans cette analyse. En agrégeant les résultats, il est possible de percevoir une baisse des performances en HPM depuis le quartier Nord vers la place Meiser. Dans le sens inverse, les résultats sont très positifs, les différents paramètres d'étude s'améliorant en tout point. C'est surtout l'HP soir qui bénéficie de gains de temps très importants.
5. Depuis la Petite Ceinture jusqu'au square de Trooz, le temps de parcours reste constant entre l'avant et l'après introduction des mesures CLM. Toutefois, pour se rendre « vers Ville » depuis le Canal, la durée pour emprunter **l'ensemble de la rue des Palais** s'est quant à elle nettement allongée. Si ce constat est observable toute la journée, ce sont surtout les heures de pointe qui subissent ces effets. La régularité en est naturellement empirée, et tous les jours de la semaine se sont dégradés.
6. Les résultats sont très clairs pour la **chaussée de Haecht**. Que l'on se dirige vers la place Pogge ou vers la Petite Ceinture, les temps de trajet se sont tous allongés. Si du sud vers le nord, les performances ne sont pas étonnantes étant donné la mise à sens unique, les données dégradées dans l'autre sens étonnent davantage. Il faudra étudier plus en détail cette situation avec les données 2023. Les durées de parcours, la constance des itinéraires ainsi que la moyenne en fonction des jours ouvrables démontrent une situation détériorée.

F. TRANSPORTS EN COMMUN : L'IMPACT SUR LES LIGNES DE BUS

Plusieurs lignes de bus et de tram STIB ainsi que plusieurs lignes de bus De Lijn empruntent des axes dans et en bordure de la sous-maille Royale Sainte-Marie. Dans ce chapitre, le but consistera à étudier les performances actuelles de ces lignes et d'évaluer si les mesures prises dans le cadre du CLM ont pu avoir un impact sur leur vitesse commerciale et leur régularité. Concrètement, ce chapitre tend à analyser l'évolution des performances des lignes suivantes :

- Quatre lignes de bus STIB (les B56, B59, B65 et B66). Le calcul du nombre de places offertes par jour sur ces lignes s'effectue en multipliant le nombre de départs par jour (dans les deux directions) par la capacité matérielle sur la ligne. Plus précisément, les nombres de place offertes par jour sont :
 - o 9 768 places pour le B56.
 - o 15 114 places pour le B59.
 - o 14 454 places pour le B65.
 - o 22 672 places pour le B66.
- Trois lignes de tram STIB (T25, T62, T92). Les nombres de place offertes par jour sont :
 - o 70 109 places pour les T25 et T62.
 - o 48 420 places pour le T92.
- Quatre lignes de bus De Lijn (270, 271, 272 et 620)

À la suite de complications pour extraire les données massives, nous n'avons pas pu bénéficier des résultats de lignes de bus De Lijn. Nous ne disposons que de retours et commentaires qualitatifs. Les résultats chiffrés sont donc exclusivement issus du support analytique de la STIB. Plus précisément, les axes de travail sont doubles.

D'un côté, un examen détaillé de la vitesse commerciale des diverses lignes STIB sera fourni. La « VICOM » est ainsi la vitesse en tenant compte du temps aux arrêts et permet de rendre compte de la vitesse moyenne kilométrique par heure dont bénéficient les lignes de transport étudiées. Elle est calculée sur base du nombre de passage et de la distance parcourue. Une distinction entre données journalières et heures de pointe permettra par ailleurs d'affiner les résultats.

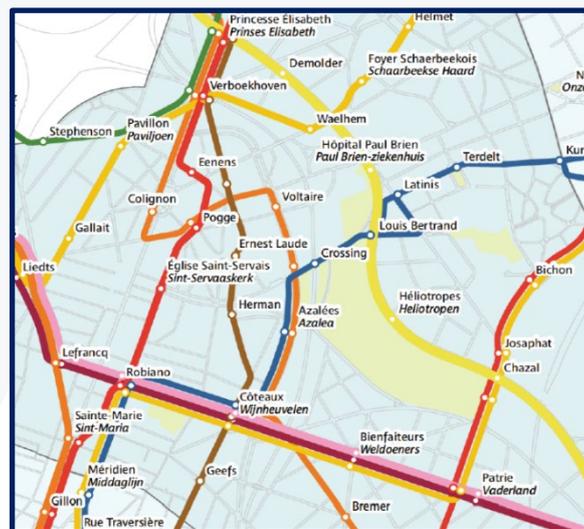
D'un autre, une analyse poussée des temps de parcours sera également présentée. Cette dernière est symptomatique d'une cadence stable et d'une ponctualité assurée, affermissant ainsi les performances globales des transports en commun dans le périmètre étudié. Les liens entre ces deux angles permettent d'obtenir une vision exhaustive et d'émettre, par la suite, des pistes de réflexion éventuelles.

En général, des explications méthodologiques seront apportées au fur et à mesure de l'énoncé pour permettre au lecteur d'élucider de manière fiable et pertinente les constats ci-dessous. Dans un souci de lisibilité, la majorité des cartes ont été placées en annexe du présent document. Il en va surtout des cartographies des heures de pointe matin et soir. Il est possible de s'y référer au-delà de l'interprétation synthétique des résultats présentés dans ce chapitre. Pour terminer cette introduction, il convient de conserver une forme de prudence quant à ces données. En effet, les effets du trafic auront tendance à être amplifié lorsque ceux-ci sont intégrés dans une zone d'étude très limitée, ce qui est le cas de la sous-maillage Royale Sainte-Marie. Il sera donc nécessaire d'élargir cette analyse en y apportant une vision plus macroscopique et en intégrant les performances de l'ensemble de la ligne observée.

F.1. Les performances de la STIB

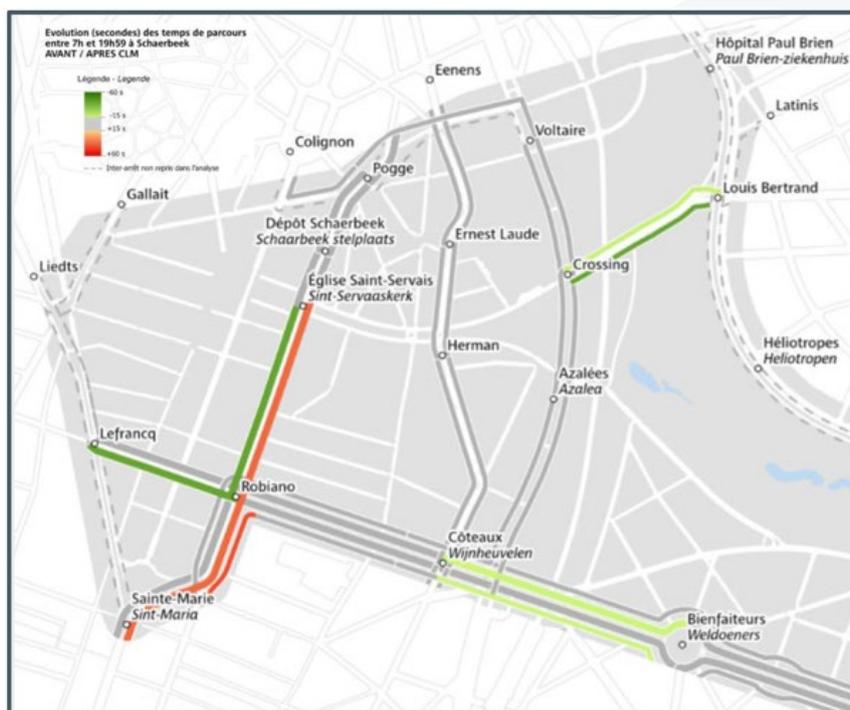
Les experts analystes de la STIB se sont penchés sur l'évolution des temps de parcours et la moyenne de vitesse commerciale des lignes précitées. Dans les cartes ci-dessous, quelques éléments méthodologiques sont à prendre en considération avant toute lecture et étude :

- Ces données brutes correspondent à une durée par passage **entre le départ de l'arrêt d'origine et le départ de l'arrêt destination**. Cette durée comprend donc le temps passé à l'arrêt destination qui peut être influencé par des aménagements qui se trouvent hors du tronçon d'analyse (comme l'attente à un feu) ou par des montées et descentes importantes d'usagers à des arrêts très utilisés.
- Il n'a pas toujours été possible de faire l'évaluation pour les mêmes périodes pour chaque tronçon. Ces lignes ont en effet parfois été impactées par des perturbations diverses (notamment à la suite de travaux localisés). Pour chaque tronçon, voici les dates exploitées :
 - Avant le CLM : Généralement, la période explorée est celle du mois de juin 2022. Toutefois, les données pour les B56 et B64 datent de mars 2022 et celles du B59 de janvier et février 2022.
 - Après le CLM : Il s'agit du mois de juin 2023 pour le B59 et du mois d'octobre 2023 pour la totalité des autres lignes.
- Indépendamment de la période choisie, seuls les jours ouvrables ont été pris en considération. Les vacances ou les jours exceptionnels (comme les jours de grèves) sont exclus de toute cette analyse.
- Certains départs et arrêts sont à la limite de la sous-maille. Toutefois, dans un souci de continuité et de représentativité des résultats, ils ont été régulièrement intégrés aux données. C'est par exemple le cas du B59 dont l'itinéraire étudié débute à Geefs (en dehors de la sous-maille) et finit à Eenens (dans une autre sous-maille). Il faudra toutefois veiller à ce que des perturbations en dehors de la sous-maille ne viennent pas influencer les chiffres au sein de celle-ci.



F.1.1. Des temps de parcours qui s'améliorent

Les temps de parcours présentés ci-dessous représentent la moyenne arithmétique des temps de parcours individuels des véhicules de transport en commun sortis durant les périodes concernées. Ce temps de parcours est ici étudié sur base journalière (de 7h à 19h59). Des informations plus précises sur les heures de pointes seront transmises dans le pavé interprétatif et des cartes, respectant la même mise en page mais focalisées sur les HPM et HPS, sont disponibles en annexes. La présentation se présente ligne STIB par ligne STIB et **un tableau récapitulatif est disponible à la fin de ce chapitre.**



Carte représentant l'évolution des temps de parcours par heure tout au long de la journée sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maître. Veuillez-vous référer la légende en haut à gauche pour l'interprétation des résultats. Ces cartes sont disponibles en plus grand format en annexe du présent rapport (Source : STIB).

La carte se lit sur base d'un code couleurs. Lorsque le tronçon est gris, la situation s'avère stable et ne connaît que peu de changement. Si celui-ci est **vert**, des gains de vitesse ont été constatés. A l'inverse, d'autres tronçons pourront tendre vers le **rouge**, impliquant ainsi des vitesses plus lentes et temps de trajet potentiellement allongés. Lorsqu'on compare les périodes, « -4% » signifiera **une baisse de la vitesse commerciale** de 4% (et donc un impact négatif sur une ligne). A l'inverse, « +4% » impliquera une valorisation de la vitesse de 4%. Autrement dit, la diminution d'un temps de trajet (-10 secondes par exemple) implique une augmentation de la vitesse commerciale (+4% par exemple). Le chapitre cherche à présenter de manière détaillée les évolutions pour chaque ligne. Ces données sont répertoriées dans un tableau à la fin de l'analyse.

La ligne 92 connaît une situation ambivalente.

- Dans le sens « vers Ville » et vers la place de la Reine, les performances s'améliorent sensiblement.

De l'arrêt Eénens jusqu'à l'arrêt Sainte-Marie, les effets de la mise à sens unique sont flagrants, essentiellement en heures de pointe. Les gains s'élèvent à -45 secondes en HPM (+15%) et -55 secondes en HPS (+12%). **Le gain journalier est de -41 secondes (+9%)**. Lorsque la situation est restée à double sens (jusqu'à la place Pogge), la situation reste stable.

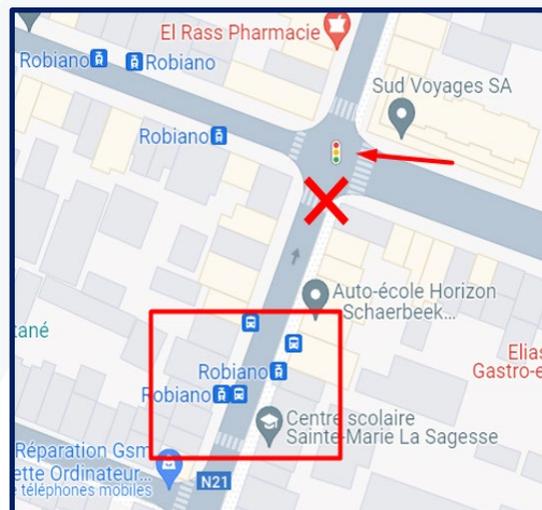
L'une des questions qui subsiste concerne la stabilisation des performances entre le dépôt de Schaerbeek et l'Eglise Saint-Servais. Il est possible de l'expliquer par deux raisons objectives. D'un côté, il convient de tenir compte que les sorties de dépôt sont toujours plus longues suite à la navigation en virage et aux manipulations nécessaires quant aux rails. Par exemple, il n'est pas possible de rouler à plus de 15 km/h sur un aiguillage, influençant ainsi la vitesse de tous les trams circulant sur ce petit tronçon. D'un autre, la distance minimale entre les deux arrêts (140 mètres) explique l'incapacité du tram à obtenir une vision commerciale suffisante.

- « Vers Faubourg » et vers le nord, la situation est au contraire moins positive.

Les pertes sont approximativement de +45 secondes (-11%) en HPM et de +30 secondes en HPS (-7%). **Le déficit moyen sur l'ensemble de la journée est de +47 secondes (-9%)**. La réalité la plus critique se situe entre l'arrêt Sainte-Marie et Robiano, tandis que la situation reste stable à partir de l'église Saint-Servais.

Plusieurs éléments méthodologiques peuvent expliquer une partie des performances.

1. Dans un premier temps, l'une des questions réside dans la baisse du tronçon Robiano-Saint-Servais. Renseignement pris, celle-ci peut être expliquée par la méthode de calcul. Comme déjà explicité au chapitre F.1., les données intègrent le temps passé à l'arrêt destination qui peut être influencé par des aménagements qui se trouvent hors du tronçon d'analyse (comme l'attente à un feu). Ainsi, lorsque le T92, ayant embarqué et débarqué ses passagers, démarre et se retrouve arrêté au feu rouge (au croisement avec l'avenue Rogier), les performances du tronçon jusqu'à Saint-Servais sont impactées.
2. Dans un second temps, la vitesse commerciale dans la zone est historiquement basse. Ainsi, des données datant de 2019 indiquaient déjà 6 km/h en HPM et moins de 4 km/h en HPS. La vitesse moyenne était de 5 km/h entre Sainte-Marie et Robiano en heures creuses.
3. La faible distance de l'inter-arrêt peut également expliquer des performances qui atteignent difficilement 10 km/h. Avec une distance d'environ 210 mètres, il est en effet très difficile d'atteindre une vitesse décente. Ainsi, en 2019, la vitesse n'atteignait que 10 km/h en période de nuit.



Les lignes 25 et 62 en profitent

Comme déjà indiqué, il est parfois préférable d'intégrer plusieurs arrêts, même en dehors de la sous-maille, pour recueillir des éléments pertinents. Ainsi, pour les lignes T25 et 62, la portion est celle de Lefrancq < Patrie.

- Vers l'est et vers Meiser, la progression est sensible.

Si sur l'ensemble de la journée, **le gain est quasiment d'une minute (-58 secondes ; +10%)**, ce sont surtout les HP qui profitent de la mesure. En HPM, le gain est de 64 secondes (+11%) tandis qu'en HPS, le bénéfice est encore plus appréciable : 1 minute 39 secondes (+16%). Toute cette progression est en très grande majorité due aux améliorations entre les arrêts Lefrancq et Robiano dont les progrès (**en vert foncé** sur la carte) dépassent la minute.

- Vers l'ouest et vers Lefrancq, la constance est de mise.

Dans l'autre sens, **les résultats sont constants** et il est même possible de statuer sur une amélioration légère de la situation (-21 secondes ; +4%), notamment en HPM. Par rapport au tronçon Robiano-Lefrancq, les données restent invariables. Le secteur à mettre en évidence est celui situé entre Bienfaiteurs et Coteaux, qui gagne plusieurs secondes entre les deux périodes étudiées.

Le jeune B56 va de mieux en mieux

Établi en 2020, le B56 a créé un lien TC entre le quartier Colignon et le quartier Dailly. À ce titre, plusieurs arrêts sont intégrés dans la sous-maille. Si les premiers mois avaient été marqués par une légère détérioration des performances dans le sens vers l'avenue Rogier (voir le rapport d'évaluation Azalées aux pages 32-33), cela n'est plus le cas dans les nouvelles informations.

- Entre Voltaire et Coteaux

En effet, les heures de pointe originellement problématiques ont vu leurs résultats s'améliorer. **L'efficacité s'améliore**, le trajet étant réduit de 38 secondes en HPM (+13%). Seul aspect négatif, le bus prend aujourd'hui 11 secondes de plus qu'en

mars 2022 (-5%) en HPS, réduisant toutefois la baisse par rapport à septembre 2022. Les temps sont identiques sur base journalière (+1%), de sorte que la carte ne démontre aucune variation sensible et uniquement des portions « grises ». A noter que le tronçon étudié n'intègre que le secteur situé entre Voltaire et Coteaux suite à des chantiers au moment du recensement des données (octobre 2023). Toutefois, la STIB a confirmé la représentativité des données et leur utilisation fiable et pertinente.

- Entre Coteaux et Colignon

Même si l'itinéraire était déjà rapide entre Coteaux et Colignon en mars 2022 et septembre 2023, **les bénéfiques se perpétuent** et oscillent dernièrement entre +7% et +9% (-47 secondes et -37 secondes). Ces bienfaits sont visibles dans la performance journalière, le gain étant d'environ 19 secondes (+4%). En résumé, la ligne améliore encore de manière notable ses résultats.

Suite au rapport d'évaluation Azalées, une étude axée sur le phasage des feux a été menée et une nouvelle programmation, ainsi que des feux plus modernes, ont été mis en œuvre au 1^{er} juin 2023. Suite aux modifications des temps de cycle « vert » et une amélioration de la priorité des trams, les premiers résultats s'avèrent positifs et ont probablement eu un impact sur le tronçon mentionné.

Le B59 se stabilise

Le B59 emprunte les rues Kessels, Herman et Jérusalem pour rejoindre la place Pogge et l'arrêt Eenens. **Les résultats transmis indiquent une stabilisation, voire une légère amélioration de la compétitivité.** Vers Eenens, le trajet dure exactement le même temps malgré un gain marginal en HPS. Vers Geefs, le gain est d'environ 12 secondes (+3%), grâce à des meilleurs scores en HP. Les mesures du CLM semblent ainsi n'avoir eu qu'un impact très limité sur les performances de cette ligne.

Le B65 est également bloqué au feu

A l'instar du T92, le B65 est influencé par la congestion sur le petit tronçon de la chaussée de Haecht entre la place de la Reine et l'avenue Rogier. En effet, **la dégradation importante des performances n'est observable que dans le sens vers Bienfaiteurs**, avec une diminution de -8% sur base quotidienne (mais entre -11% et -16% en HP). A sa suite, la situation est sous contrôle, voire même améliorée entre Coteaux et Bienfaiteurs. Dans le sens contraire (vers Méridien), aucune variation sensible du temps de trajet n'est à observer (légers gains de +2%).

Des résultats encourageants pour le B66

Déjà évoqué au sujet du T92, il est maintenant clair que le tronçon Sainte-Marie-Robiano connaît des difficultés et hypothèque une partie des performances des lignes STIB. Alors que dans le sens vers Sainte-Marie depuis Patrie, tout demeure sous contrôle, les performances du B66 sont mises sous pression par sa présence sur ce petit tronçon.

- Vers Louis Bertrand et le boulevard Lambermont

Dans ce sens, **les performances se sont surtout dégradées en HP** avec une augmentation de + 25 secondes (-4%) en HPM et de +39 secondes en HPS (-11%), alors même que la moyenne journalière augmente de 28 secondes (-4%). Fait notable, le tronçon entre Louis Bertrand et le Crossing connaît une amélioration nette tandis que les résultats sont quasiment identiques sur le reste de l'itinéraire. Ce progrès ne permet pas de compensation majeure de la part de temps engendrée et présentée plus haut. Elle n'a par ailleurs pas forcément de raison spécifique et doit être considérée avec mesure.

- Vers Méridien et la Commune de Saint-Josse

La situation est stable en HP tandis que, sur l'ensemble de la journée, la situation s'avère légèrement supérieure (-18 secondes ; +3%). Ce tronçon connaît aussi une légère hausse des résultats sur la petite portion entre Louis Bertrand et

Crossing. Cette dernière n'est pas forcément explicable et devrait être intégrée avec prudence.

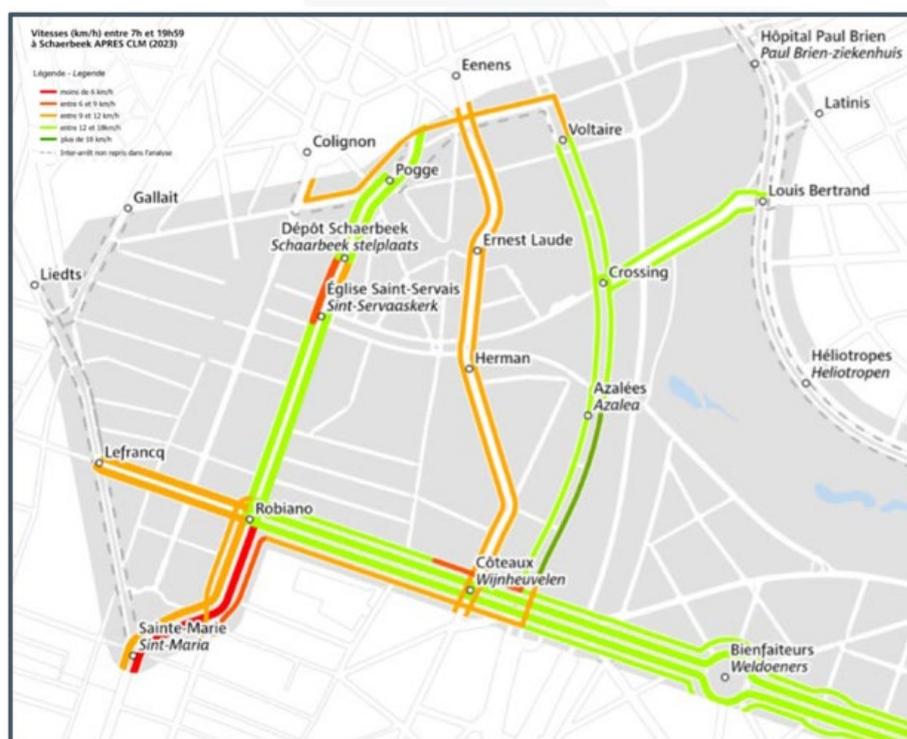
Le tableau suivant résume les temps de parcours, ainsi que leur évolution, sur l'ensemble des tronçons en heures de pointe matin, soir et sur l'ensemble de la journée.

TRONCON	DIRECTION	POINTE MATIN (8 - 8h59)			POINTE SOIR (16h - 17h59)			JOURNEE (7h - 19h59)			Nbr places offertes par jour
		AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	
25/62 Patrie – Lefrancq	Lefrancq	8min16	8min01	-3%	8min51	8min43	-1%	8min24	7min59	-5%	70.109
	Patrie	7min54	6min55	-13%	8min56	7min13	-19%	7min55	6min55	-14%	
92 Eenens – Eglise Sainte-Marie	Sainte-Marie	8min18	7min03	-15%	7min52	6min57	-12%	7min34	6min53	-9%	48.420
	Eenens	6min46	7min31	+11%	7min40	8min10	+7%	7min04	7min43	+9%	
56	Coteaux - Colignon	8min23	7min36	-9%	8min28	7min51	-7%	7min36	7min17	-4%	9.768
	Voltaire - Coteaux	5min01	4min23	-13%	3min49	4min	+5%	3min34	3min33	-1%	
59 Geefs - Eenens	Eenens	7min01	6min59	=	7min47	7min40	-2%	6min57	6min57	=	15.114
	Geefs	7min06	6min57	-2%	7min24	7min13	-2%	6min57	6min45	-3%	
65 Méridien - Bienfaiteurs	Bienfaiteurs	7min	8min07	+16%	8min27	9min21	+11%	7min30	8min05	+8%	14.454
	Méridien	7min20	7min22	=	7min30	7min22	-2%	7min10	7min02	-2%	
66 Méridien – Louis Bertrand	Louis Bertrand	10min46	11min11	+4%	12min13	13min34	+11%	11min01	11min29	+4%	22.672
	Méridien	11min58	11min46	-2%	11min40	11min50	+1%	11min03	10min45	-3%	

Tableau répertoriant la durée de temps de trajets des lignes STIB étudiées dans le cadre de la sous-maille Royale Sainte-Marie (Source : STIB).

F.1.2. La vitesse commerciale : Un défi permanent en milieu urbain

La vitesse moyenne (en km/h) est également un paramètre à prendre en considération au moment de l'analyse. De manière générale, les chiffres concordent avec les données de temps de parcours observées ci-dessus. En termes absolus, la situation a été et reste historiquement difficile dans un contexte urbain complexe et exigeant. Dans cette section, l'examen se réalise par zones et non plus uniquement par lignes de transports en commun. L'étude se divise donc en situations à améliorer, zones en balances, et tronçons compétitifs. L'ensemble de l'interprétation se trouve résumée dans un tableau en fin de chapitre.



Carte représentant la vitesse kilométrique moyenne tout au long de la journée sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maille. Veuillez-vous référer la légende en haut à gauche pour l'interprétation des résultats. Ces cartes sont disponibles en plus grand format en annexe du présent rapport (Source : STIB).

Lorsque l'on examine la carte, il est possible de remarquer **3 zones de couleur rouge foncé**. Il s'agit de tronçons où la vitesse commerciale se situe en deçà de 6 km/h. Sur deux d'entre eux, les résultats négatifs ont des explications techniques et analytiques :

1. Le tronçon du T92 sur la chaussée de Haecht entre Sainte-Marie et Robiano (vers « Eenens »). Déjà mis en évidence dans le paragraphe précédent, cette cartographie vient corroborer une situation problématique à cet endroit. C'est également le cas pour les bus qui empruntent la chaussée et dont la vitesse commerciale n'est pas suffisante et compétitive.
2. Le petit tronçon du T92 sur la chaussée de Haecht entre le dépôt de la STIB et Saint-Servais (vers « Sainte Marie »). Cette situation est explicable. Structurellement, il est impossible de faire plus de 15 km/h sur ce type d'aiguillage. Par ailleurs, il est normal que les démarrages à partir du dépôt soient sensiblement plus lents que la moyenne entre deux arrêts dans la zone. Pour appuyer cette mesure, il est possible de voir que, depuis la place Pogge jusqu'au dépôt et par la suite, entre Saint Servais et Robiano, la vitesse commerciale est très haute (entre 12 et 18 km/h).
3. Dans le même esprit, le tronçon du B65 à hauteur de Coteaux est également en rouge vif. Renseignement pris, ceci est en grande partie dû à la distance très courte (entre 80 et 100 mètres) et à la présence d'un feu. Pour analyser la vitesse commerciale de ce bus, il s'agira donc de prendre en compte l'ensemble des arrêts et en évitant de se focaliser sur des inter arrêts à distance trop restreinte.

Ensuite, certains de ces secteurs sont en balance (**la couleur orange**). Sans être forcément très déficientes, leurs performances se situent à la limite et doivent faire l'objet d'une attention accrue.

1. Dans ses deux sens de circulation de trams, la rue Rogier, bénéficie d'une vitesse commerciale qui pourrait être améliorée. En effet, les résultats sont situés en deçà des 12 km/h.
2. Le trajet du B56 empruntant la rue Rubens et l'avenue Voltaire connaît une vitesse limitée. Ce tronçon, situé entre Colignon et Voltaire, a connu un certain nombre de chantiers localisés pouvant expliquer partiellement ces performances en balance.
3. C'est également le cas du B59 sur tout son parcours étudié. De Coteaux jusqu'à Eenens, la vitesse commerciale se situe constamment entre 9 km/h et 12 km/h. Les performances sont également comparables dans l'autre sens de direction.
4. Alors que le sens entre Sainte-Marie et Robiano est problématique, le sens inverse n'est pas forcément très avantageux malgré le sens unique. En effet, malgré la disparition quasiment totale du trafic, il semble que cela ne soit pas encore suffisant pour améliorer sensiblement les mesures. On se situe également en **couleur orange** sur ce petit tronçon. Il est possible que ce soit aussi lié à la présence des feux et d'un trafic s'engageant sur la chaussée de Haecht depuis la place de la Reine et obstruant parfois les bus et les trams se dirigeant vers Saint-Josse.

Au rayon des nouvelles (très) positives **en vert foncé** : Lorsqu'on observe cette carte de manière plus macroscopique, il est possible de constater :

- L'avenue Rogier fonctionne remarquablement. Sur le tronçon Robiano><Meiser, les performances sont toutes situées au-dessus de 12 km/h.
- L'avenue Paul Deschanel s'en tire très positivement. Dans le sens Voltaire-Coteaux, les performances sont positives. Dans l'autre sens et vers Azalées, les résultats sont même très palpables avec une moyenne supérieure à 18 km/h.
- L'avenue Louis Bertrand et depuis l'arrêt Voltaire. Entre ces deux arrêts, la vitesse commerciale est également supérieure à 12 km/h. Il est possible d'observer que l'avenue Voltaire, malgré un trafic important, conserve une vitesse commerciale tout à fait correcte dans la zone étudiée.
- Jusqu'à et à partir de l'arrêt Robiano, les performances s'avèrent très bonnes (plus de 12 km/h) jusqu'à l'arrêt Pogge.

Les résultats de ces commentaires se trouvent dans le tableau ci-joint.

TRONCON		POINTE MATIN (8 - 8h59)			POINTE SOIR (16h - 17h59)			JOURNEE (7h - 19h59)			Nbr places offertes par jour
		AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	AVANT CLM	APRES CLM	% Différence	
25/62 Patrie – Lefrancq	Lefrancq	12,75	13,15	+3%	11,91	12,08	+1%	12,56	13,20	+5%	70.109
	Patrie	13,15	15,05	+13%	11,63	14,42	+19%	13,14	15,03	+14%	
92 Eenens – Eglise Sainte-Marie	Sainte-Marie	9,68	11,41	+15%	10,21	11,57	+12%	10,61	11,58	+9%	48.420
	Eenens	10,99	9,89	-11%	9,7	9,11	-7%	10,52	9,63	-9%	
56	Coteaux - Colignon	11,36	12,55	+9%	11,26	12,16	+7%	12,54	13,1	+4%	9.768
	Voltaire - Coteaux	10,23	11,71	+13%	13,46	12,82	-5%	14,36	14,47	+1%	
59 Geefs - Eenens	Eenens	11,40	11,47	=	10,3	10,45	+2%	11,52	11,51	=	15.114
	Geefs	10,54	10,77	+2%	10,12	10,37	+2%	10,78	11,08	+3%	
65 Méridien - Bienfaiteurs	Bienfaiteurs	12,06	10,40	-16%	9,99	9,03	-11%	11,36	10,45	-8%	14.454
	Méridien	12,18	12,11	=	11,90	12,11	+2%	11,44	12,67	+2%	
66 Méridien – Louis Bertrand	Louis Bertrand	10,98	10,57	-4%	9,68	8,71	-11%	10,73	10,29	-4%	22.672
	Méridien	10,43	10,62	+2%	10,71	10,55	-1%	11,30	11,63	+3%	

Tableau répertoriant la vitesse commerciale de trajets des lignes STIB étudiées dans le cadre de la sous-maille Royale Sainte-Marie (Source : STIB).

F.1.3. Des progrès en cours

Pour synthétiser les informations récoltées pour l'ensemble de ces lignes. Les axes de résumé sont doubles. D'un côté, des conclusions sont tirées sur les résultats des lignes STIB. D'un autre, un regard plus précis sera aussi apporté aux axes et aux voiries concernées par les transports publics.

Des lignes STIB qui se portent bien ou mieux

1. **Les performances du T25 et T62 progressent sensiblement**, essentiellement en heure de pointe. Ce sont surtout les résultats dans le sens vers Meiser qui s'avèrent très positifs (jusqu'à +19% en HPS). Ce progrès notable est ainsi dû à la mise à sens unique de la rue Rogier. Toutefois, leur vitesse commerciale pourrait encore améliorée, celle-ci ne dépassant pas encore les 12 km/h sur la rue Rogier. Le reste de l'itinéraire est quant à lui solide, bénéficiant certainement de l'amélioration des feux à certains croisements et des sites propres jusqu'à la place Meiser.
2. **La situation est plutôt ambivalente pour le T92**. S'il est évident que le sens unique a amélioré les performances et la vitesse commerciale, le secteur situé entre Sainte-Marie et Robiano réduit les bénéfices obtenus autour de la place Pogge. En effet, si les tronçons autour de la place disposent d'une vitesse supérieure à 12 km/h, elle descend à 9 km/h voire à 6 km/h autour de la place de la Reine. Les temps de trajet confirment ce constat. Ils sont stables voire positifs sur cette ligne, à l'exception du tronçon difficile. Il s'agira donc de surveiller et de trouver des alternatives pour améliorer le contexte.
3. Le B56, dont les chiffres étaient assez problématiques lors du rapport d'évaluation Azalées, **s'améliore de manière notable**. Le tronçon de Coteaux à Colignon s'améliore encore et connaît une VICOM de plus de 18 km/h sur l'avenue Deschanel. Par la suite, la situation reste positive jusqu'à Voltaire même si les performances se réduisent quelque peu. Dans le sens inverse, la situation s'est aussi améliorée surtout en HPM.
4. Le B59 ne s'est fait que **très marginalement influencer** par les mesures du CLM. Toutefois, cette dernière doit encore fait l'objet **d'une observation accrue**, la vitesse commerciale n'excédant jamais les 12 km/h.
5. Le B65 est influencé par la congestion sur le petit tronçon de la chaussée de Haecht entre la place de la Reine et l'avenue Rogier. **Ses résultats sont donc légèrement négatifs** entre les deux périodes étudiées. Toutefois, la situation est sous contrôle, voire même améliorée entre Coteaux et Bienfaiteurs, ce qui permet de limiter l'impact de la chaussée de Haecht. Dans le sens contraire (vers Méridien), aucune variation sensible du temps de trajet n'est

à observer.

6. **La stabilité est plutôt de mise pour le B66**, à l'exception de l'HPS vers Louis Bertrand où les résultats sont négatifs. Il est plus que probable que ces performances soient liées au tronçon déjà présenté précédemment et situé autour de la place de la Reine. Cette situation difficile peut être liée à la présence des feux et aux nombreux passages de piétons dans les deux sens. Ils étaient estimés en 2019 à 150 en heure de pointe. Les feux automobiles pour Haecht et piétons pour Rogier étaient verts en même temps, il est fréquemment nécessaire de laisser passer ce flux avant de prolonger son trajet dans l'avenue Rogier, réduisant ainsi le débit de véhicules potentiels. En effet, la VICOM est y est plutôt précaire, avant de s'améliorer fortement sur le reste de son itinéraire.

Un tronçon à surveiller en particulier

A la lumière de ces informations, il est possible de mettre en évidence des zones avec des réalités diverses.

1. **La rue Rogier** connaît une situation logiquement meilleure dans le sens vers Meiser. La situation reste stable de l'autre côté. Si les temps de trajets sont bien meilleurs, la VICOM reste améliorable. Dans le prolongement de cette analyse, **l'avenue Rogier** ne voit aucun élément négatif sur ses performances. Au contraire, le B65 vers Meiser et les T25 et 62 vers Coteaux voient même leurs résultats s'améliorer. Cela peut être explicable par une nouvelle programmation des feux mises en place entre les deux plages d'étude.
2. **L'avenue Paul Deschanel** fait belle figure. La vitesse commerciale oscille entre 12 et 18 km/h, la réalité étant meilleure que lors du précédent rapport Azalées. Les mesures mises en place au 1^{er} juin 2023 semblent avoir porté leurs fruits. Il en est de même pour **l'avenue Voltaire** où, malgré un trafic dense, les performances se présentent favorablement.
3. **Sur la chaussée de Haecht**, la situation diffère d'un arrêt à l'autre. D'un côté, la vitesse commerciale et les performances s'améliorent vers Sainte-Marie. D'un autre, la zone autour de la place de la Reine et l'arrêt Sainte-Marie et Robiano constitue un nœud de circulation influençant les performances des lignes y passant. Les performances du T92 et du B65 sont en effet impactées dans le sens vers l'avenue Rogier.
4. Du côté des voiries de quartier, **la rue Rubens** et son B56 ne subit pas forcément d'augmentation de temps de trajet malgré l'augmentation de la circulation. Toutefois sa VICOM mériterait une légère amélioration. **L'axe sud<nord** depuis la rue des Coteaux vers la rue Herman et la rue de Jérusalem reste invariable. Les temps de trajets restent tout à fait comparables, tandis que la VICOM reste historiquement en balance sur cet axe.

En résumé, la grande majorité des tronçons ont des performances positives ou correctes, sans modification majeure avant et après introduction des mesures du CLM. La principale zone à surveiller et à modifier se situe entre les arrêts Sainte-Marie et Robiano. A cet endroit en effet, la vitesse commerciale semble poser un problème (-de 6 km/h).

F.2. De Lijn

Il n'a pas été possible d'obtenir des résultats finaux vis-à-vis des lignes De Lijn. Cette absence est due à un changement dans les données de stockage qui ont provoqué un certain nombre de difficultés techniques. Par ailleurs, l'itinéraire des bus étant encore partiellement dévié, toute comparaison était peu pertinente et fiable. Une analyse sera effectuée lorsque ces deux éléments auront été stabilisés. Des sondages ont toutefois été lancés auprès des chauffeurs de bus.

- Il y a eu assez peu de retours de ceux-ci ou des exploitants. Selon les dires des analystes De Lijn, il s'agit généralement « d'un bon signe ».
- Sur base de ce que De Lijn peut déjà indiquer, il apparaît que l'itinéraire via la chaussée de Haecht, en combinaison avec les changements d'horaires, a permis une évolution positive.

G. IMPACT SUR LE COMMERCE : ET NOS COMMERÇANTS DANS TOUT ÇA ?

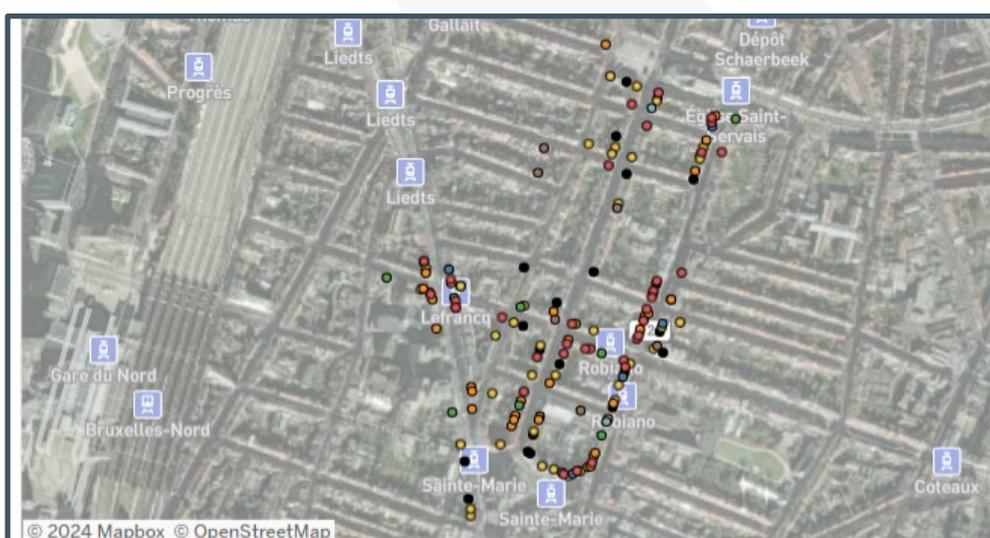
L'impact sur le commerce d'un plan de circulation demeure difficile à étudier. D'une part, il est nécessaire d'examiner cet aspect sur un laps de temps très long, l'impact étant généralement marginal d'une année à l'autre. D'autre part, les données quantitatives sont limitées et difficiles à obtenir. Ce chapitre se base ainsi essentiellement sur les informations fournies par hub.brussels²⁵. Ce sont donc des enquêtes, appelées « enquêtes chalands », qui seront présentées et interprétées. Celles-ci décortiquent le profil de la clientèle sur base de plusieurs critères pertinents et fournissent également des informations sur les flux de piétons. Ces données devront être affinées dans les années qui viennent de manière à pouvoir évaluer l'impact d'un plan de circulation sur la fréquentation d'une artère commerciale.

G.1. Enquêtes chalands

Le mot « chaland » désigne le client d'un commerçant. Depuis plusieurs années, hub.brussels effectue une analyse systématique des comportements de la clientèle bruxelloise, permettant par exemple de mieux connaître les habitudes d'achats des clients. Ces enquêtes permettent en plus d'évaluer différents éléments « mobilité » et de comparer leur évolution année après année. Il s'agit du flux de piétons dans la zone, du mode de transport utilisé ou de l'origine communale des personnes interrogées par exemple. Ceci constitue un outil précieux pour obtenir une photographie « chaland » à un moment précis dans une zone commerciale individuelle. Les deux enquêtes concernant les deux zones commerçantes les plus fortes ont été réalisées en 2022 et le seront à nouveau en 2025. Au moment de cette nouvelle enquête, il sera très intéressant de réexaminer les habitudes « mobilité » et leurs éventuels changements.

G.1.1. « Petite Anatolie »

Il existe une enquête chaland réalisée par hub.brussels dans le quartier « Petite Anatolie ». Cette enquête, datée de février et de mars 2022, étudie le profil du quartier, de la clientèle et une évaluation d'un projet d'extension de terrasses pour l'Horeca. Parmi l'ensemble des aspects abordés, l'une des questions concerne le mode de déplacement pour se rendre dans les commerces et l'origine communale des répondants. Il est à noter que, pour l'ensemble des aspects étudiés, plusieurs réponses sont possibles pour une seule et même personne.



Carte représentant l'offre commerciale dans le quartier « Petite Anatolie » (Source : hub.brussels)

²⁵ Il s'agit de l'Agence bruxelloise pour l'Entrepreneuriat (hub.brussels - Agence bruxelloise pour l'Entrepreneuriat)

Il existe par ailleurs des points de comptages « piétons », effectués sur 3 jours. Méthodologiquement, la fréquentation d'un quartier est évaluée à l'aide d'un circuit de comptage composé de trois points localisés. Deux recensements de cinq minutes sont réalisés toutes les heures entre 10h et 19h, à chaque point. Durant ces inventaires, les personnes passant devant l'agent sont comptées. Les points principaux à retenir de cette étude sont ceux-ci :

- Sur 3 jours de 10h à 19h, **entre 4500 et 6000 piétons par jour ont été dénombrés**. Ceci équivaut entre 500 et 650 piétons par heure. Géographiquement, la partie centrale de l'étude (à hauteur de la place de la Reine) était la zone la plus fréquentée. Les trottoirs des deux côtés étaient fréquentés de manière équilibrée.
- Le vendredi 25 février était le jour le plus fréquenté sur chacun des points de comptage, sauf à hauteur du numéro 129 de la chaussée de Haecht où le samedi voyait une fréquentation très importante (plus de 7000 piétons). La présence importante des piétons le vendredi est probablement influencé par le marché Sainte-Marie.



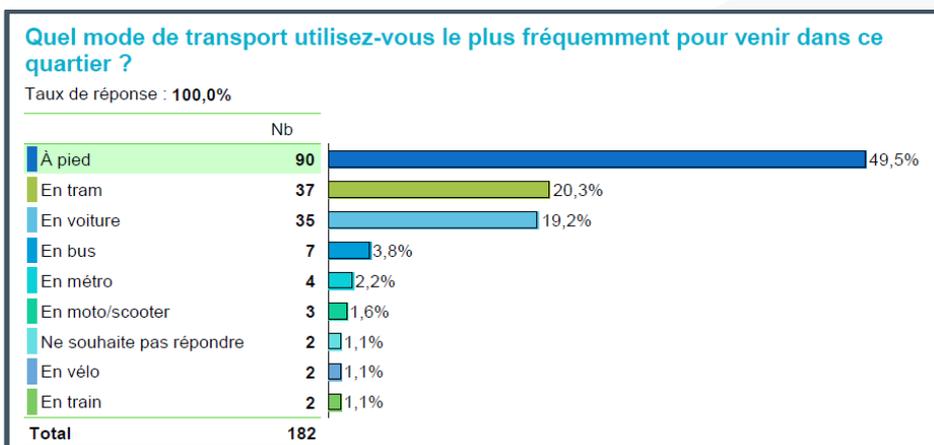
Fréquentation par jour de semaine suivant l'enquête chaland réalisée fin février 2022 (Source : hub.brussels)

Par rapport au profil du client se rendant dans la partie schaarbeekoise du quartier « Petite Anatolie », les clients ont été interrogés en face à face sur le tronçon de la chaussée de Haecht entre la rue de l'Abondance et la rue Rogier. Les 182 réponses ont été encodées par tablette suivant la méthode CAPI²⁶. L'enquête s'est déroulée entre le 21 février 2022 et le 15 mars 2022 sur 7 jours distincts (d'un lundi au samedi). Les conclusions étaient celles-ci :

- La majorité des piétons interrogés effectuent des achats (59%) ou habitent dans le périmètre (40%).
- La fréquentation d'au moins une fois par semaine est importante (85%), 25% venant même tous les jours.
- La durée moyenne de séjour tourne autour de 45 minutes.
- Concernant la mobilité, la circulation excessive et le déficit de places de stationnement sont les deux thématiques sur lesquelles des solutions sont à proposer.

Pour les moyens de transport, la majorité des personnes interrogées habitent Schaerbeek (62%) ou Saint-Josse (12%), les reste des répondants étant originaires d'autres communes bruxelloises. Au niveau des modes de déplacement, le tableau ci-dessous répartit la part modale des répondants. Il est possible de constater que 50% indique venir à pied, plus de 25% en transports en commun (tram, métro, bus) et 19% en voiture.

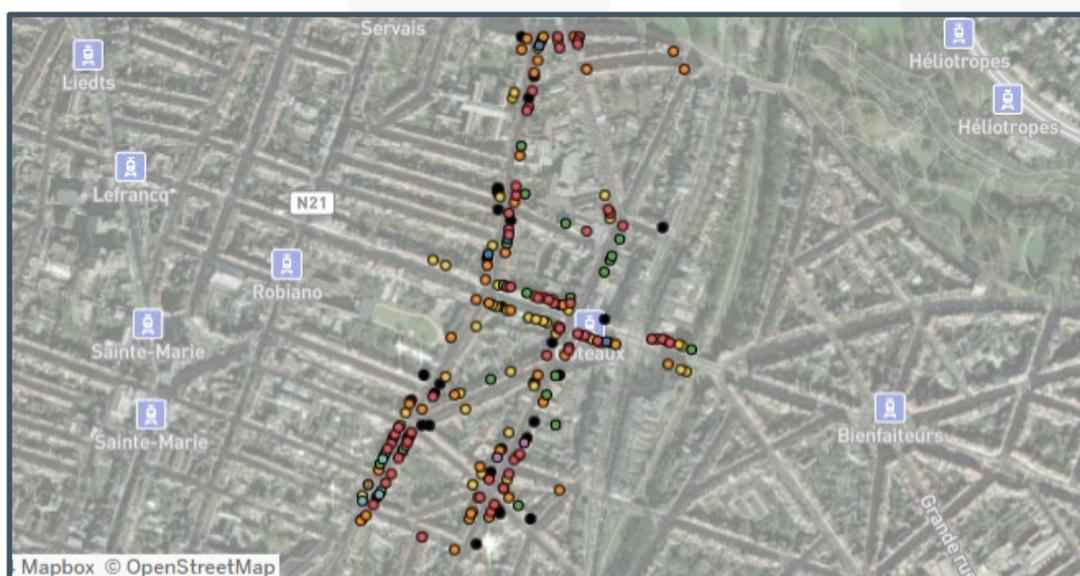
²⁶ Computed Assisted Personal Interviewing : infos).



Répartition du mode de transport utilisé par les personnes interrogées pour se rendre dans le quartier « Petite Anatolie » (Source : hub.brussels).

G.1.1. « Josaphat »

Une enquête chaland a également été réalisée entre le 13 et 19 septembre 2022 dans le quartier « Josaphat ». Les mesures ayant été implémentées fin août, cette enquête chaland est considérée comme pertinente pour connaître la situation au moment de l'introduction du nouveau plan de circulation. Cette zone est également caractérisée par une forte densité de commerces et très peu de vacances commerciales.



Carte représentant l'offre commerciale dans le quartier « Josaphat » (Source : hub.brussels)

Par rapport au profil du client se rendant dans la partie schaarbeekoise du quartier « Josaphat », les clients ont été interrogés en face à face à hauteur du 54 de l'avenue Rogier. Les 304 réponses ont été encodées par tablette suivant la méthode CAPI. L'enquête s'est déroulée entre le 13 septembre 2022 et le 19 septembre 2022 sur 7 jours distincts (d'un mardi au lundi, excepté dimanche). Les conclusions étaient celles-ci :

- La majorité des piétons interrogés habitent dans le périmètre (53%) ou effectuent des achats (40%). La grande majorité des répondants ont par ailleurs fréquenté un établissement Horeca dans la zone durant les 12 mois écoulés.
- La fréquentation au moins une fois par semaine est aussi marquée (77%), 17% venant tous les jours.

N'ayant pas pu obtenir des données aussi précises et mises en page que pour l'enquête « Petite Anatolie », il n'est pas possible de fournir des informations sur la durée moyenne de séjour, sur les thématiques fondamentales en termes de mobilité ou les flux piétons. Il en est de même pour les données concernant l'origine communale des répondants, celle-ci indiquant seulement que 98% des personnes interrogées étaient domiciliées en Région Bruxelles-Capitale.

Nous disposons toutefois des données relatives au mode de transport utilisé pour se rendre le quartier « Josaphat ». Il apparaît que **54% des individus se sont rendus à pied dans la zone, plus de 25% en transports publics et 10% en voiture.**

H. UN RETOUR DE LA POLICE

Les retours sont issus de la Direction Circulation de la zone Bruxelles Nord. Nous disposons d'informations sur l'évolution de vitesse dans la zone sur plusieurs voiries de la sous-maille. Quelques données sont également fournies vis-à-vis du nombre d'infractions au C1 et du nombre de contrôles effectués sur un laps de temps de 12 mois. Voici les principales conclusions :

- Direction Circulation
 - o Le fonctionnement de la sous-maille est encore difficile à évaluer étant donné les nombreux chantiers ayant eu lieu et en cours dans les alentours.
 - o Les rues Rogier et Royale Sainte-Marie et partiellement la chaussée de Haecht (entre la rue Rogier et la rue de Jérusalem) sont effectivement plus calmes.
 - o Les rues des Palais et Royale, chaussée de Haecht (entre la rue Philomène et l'avenue Rogier) et la place de la Reine sont régulièrement saturées.
 - o Les pistes cyclables de l'avenue Rogier sont très dangereuses. La Police constate que les piétons qui attendent les transports en commun ne comprennent pas que les cyclistes leur coupent l'accès vers le tram et le bus. De plus, beaucoup de cyclistes et trottinettistes prennent ces pistes à contre sens.

Infractions et PV

Sur base des données transmises par la Police, il y a eu au total 55 PV pour une infraction au C1 du 01/08/2023 au 31/07/2023. Ces 55 PV font partie des 535 infractions dressées sur l'ensemble du périmètre sur un an de temps (intégrant notamment le respect de la zone 30 et l'utilisation du téléphone au volant). Des données plus affinées ont été demandées aux services de Police (évolution du nombre de PV, typologie et lieux). Néanmoins, à la suite d'un changement de système informatique, l'obtention de ces données semble complexe. Elles seront ajoutées au présent rapport dès l'obtention de celles-ci.

Données de vitesse automobile

Des mesures de vitesse ont été effectuées tout au long de l'année 2022 et 2023 dans plusieurs lieux cruciaux de la sous-maille Royale Sainte-Marie. Celles-ci ont été réalisées via radar TMS et radar préventif. Un TMS est un compteur de trafic routier, autonome, hors-sol et mobile. Il permet notamment de mener des campagnes de mesure périodiques et des études de fréquentation, de récolter des données de trafic et, à terme, d'identifier des points éventuels d'amélioration. Le tableau synthétise l'évolution de la V85 sur trois voiries diverses. Pour rappel, la V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules.

V85	2021	2022	2023
Rue Royale Sainte-Marie		34 km/h	36 km/h
Rue Rogier		36 km/h	29 km/h
Rue des Coteaux	36 km/h	35 km/h	32 km/h

Il apparaît que la rue Royale Sainte-Marie connaît une légère augmentation de la vitesse de la majorité des automobilistes,

celle-ci demeurant toutefois acceptable par rapport à la typologie de la voirie. Ces données sont toutefois élevées par rapport aux informations fournies par le radar préventif placé à du n°139 de la rue Royale Sainte-Marie. En effet, les données de septembre à décembre 2023 indiquent une V85 de 31 km/h à 32 km/h. Concernant la rue Rogier et la rue des Coteaux, la vitesse diminue, parfois assez fort. C'est notamment le cas de la rue Rogier où la diminution est tout de même de -7 km/h.

I. UN RETOUR DU SIAMU

Le 19/09/2022, un avis officiel a été demandé auprès du SIAMU. Le lendemain, le service Plan a précisé le service Mobilité qu'« à sa connaissance, il n'y a pas eu de retour de problèmes en intervention ou de mobilité [dans la sous-maille Royale Sainte-Marie] ».

J. UN RETOUR DE BRUXELLES PROPLETE

Le 21/09/2023, la cellule « Relations – Pouvoirs Locaux » de Bruxelles Propreté a rendu un avis concernant sur l'impact potentiel des mesures sur le nettoyage et la collecte des déchets au sein de la sous-maille.

Globalement, le plan de circulation a compliqué le service nettoyage. Les nœuds mis en exergue étaient :

- Le filtre empêchant la circulation de la rue Royale Sainte-Marie à la chaussée de Haecht.
- Le sens unique sur la chaussée de Haecht
- Le sens unique de la rue Rogier

Le reste restant « tolérable ». Pour l'équipe « collecte des déchets », le constat de perte de temps est le même. Etant donné que les tournées sont nocturnes, la densité de circulation n'est pas un souci et leurs missions ne sont pas réellement impactées.

K. UN RETOUR DES GARDIENS DE LA PAIX

Le 19/09/2023, un avis officiel a été demandé à Philippe Lamens, responsable du service des Gardiens de la paix (Département Programme de Prévention Urbaine). Monsieur Lamens a recueilli les observations de ses agents sur le terrain. Plus précisément, voici les différents constats établis par les Gardiens de la Paix dans le cadre de leurs missions. Selon eux, il est possible de constater :

- Une fréquence du non-respect du sens interdit dans les tronçons de rue suivants :
 - Rue Lefrancq (entre la rue de la Poste et la rue Royale Sainte-Marie)
 - Rue Rogier (entre la rue des Palais et la rue Royale Sainte-Marie)
 - Rue de la Poste (entre la rue de la Constitution et la rue Rogier)
 - Chaussée de Haecht (entre l'avenue Rogier et la place Reine)
- Une fréquence de doubles files sur la piste cyclable (d'un côté ou de l'autre) rue Royale Sainte-Marie. Il s'agit le plus souvent de clients de commerces mais aussi des camionnettes de livraison. Celles-ci se décalent toutefois de plus en plus souvent de manière à laisser le passage des cyclistes et ne pas obstruer la chaussée.
- Des embouteillages en après-midi surtout sur la chaussée de Haecht (dans le sens entre la place de la Reine et l'avenue Rogier).
- Un report de la circulation rue Lefrancq.
- De manière générale, il n'y a pas de constat de problème au niveau de la signalisation routière horizontale et verticale.
- Il est important de conserver un œil sur la sécurisation des écoles dans le quartier. Il s'agit surtout de l'école « La Vertu » sur la chaussée de Haecht et l'école 3 située rue Rogier. Pour « Les Griottes », la maille a plutôt apaisé la zone et augmenté la sécurité en tenant compte de l'aménagement sécuritaire de la zone.

- Globalement, la mobilité demeure assez fluide.
- « Nous recevons de temps à autre l'expression d'un mécontentement de la part d'usagers du quartier. Nous ne sommes toutefois pas en mesure d'en tirer des conclusions particulières ».

L. RETOUR HABITANTS : L'AVIS DES SCHAEARBEEKOIS

L.1. Des riverains

Au moment de la réflexion autour de l'implémentation du CLM, des ateliers riverains ont complété les objectifs et remarques émises par la Commune avec les éléments suivants²⁷ :

- La sécurité pour les vélos sur l'avenue Rogier devait être fortement améliorée.
- Les trottoirs étaient en mauvais état sur l'avenue Louis Bertrand.
- La rue Vandeweyer semblait trop étroite pour les vélos.
- Des vitesses élevées des voitures sur les rues des Coteaux et Royale Sainte-Marie étaient constatables.
- Le trafic était excessif rue de la Ruche.
- Durant le week-end, la recherche d'une place de stationnement sur la rue Vandeweyer rendait la circulation compliquée.

Entre janvier 2022 et janvier 2024, 77 courriers ont été reçus ou transmis à l'adresse mobilite@1030.be et goodmove@1030.be. Cette adresse a reçu de nombreuses suggestions et remarques, pouvant être définies comme « positives » ou « négatives ». Le nombre de fois où les différentes idées et remarques sont formulées a été indiqué. Il est possible que dans un seul courrier, plusieurs idées s'y trouvent. Celles-ci ont donc été comptabilisées à chaque fois, ce qui expliquera que l'addition ne corresponde pas forcément au nombre de mails reçus.

Au rayon des éléments positifs, plusieurs éléments sont revenus régulièrement : la diminution du trafic de transit sur la rue Royale Sainte-Marie et la chaussée de Haecht, l'amélioration des pistes cyclables dans la rue Royale Sainte-Marie. Il s'agissait aussi des effets positifs sur la sécurité routière aux abords de l'athénée Alfred Verwée et sur la place Lehon. Globalement, les deux mises à sens unique et la volonté de changer la mobilité étaient saluées.

Au sujet des éléments à améliorer, la diversité des remarques est importante et a été centralisée dans le tableau ci-dessous pour plus de facilité. Les sujets abordent la sécurité routière, les variations de trafic, les aménagements d'espace public ou la communication notamment.

²⁷ [Présentation PowerPoint \(1030.be\)](#) du CLM (version finale) (p.151), consulté le 21 février 2023.

Sécurité routière	Augmentation de la densité de trafic	Signalisation, revêtement et marquages	Communication et citoyenneté	Mesures "Good Move"	Divers
Vitesse trop élevée sur la rue Rubens (2), la rue de la Poste (1), la Chaussée de Haecht (1)	Rue Rubens (5)	Fissure des coussins berlinois pour la rue Rubens (2)	Absence de communication transparente (4)	Qualité de vie détériorée rue Rubens (4). Craintes sur l'impact (2) et situations dangereuses (double file, excès de vitesse, demi tours, rodéos, peu de respects des passage-pétons, klaxons) (2)	Problème de collectes des déchets (2)
Les bus De Lijn roulent trop vite (2)	Avenue Renan, rue Brichaut, rue de la Poste (2)	Destruction régulière du poteau assurant le filtre au nord-est de la place de la Reine (1)	Sessions citoyennes peu représentatives (1)	Difficulté d'atteindre son domicile en voiture (1)	GPS non mis à jour (1)
Améliorer le respect de la zone 30 (1)	Avenue Voltaire, Avenue Louis Bertrand, rue Vandeweyer, Place Colignon, Chaussée de Haecht, Place Pogge (1)	Marquages à refaire (1)		Augmentation des embouteillages (1). Perte de temps (1). Augmentation du stress (1)	Pas assez de places de stationnement sur la Chaussée de Haecht (1)
Difficulté de circuler en vélo autour de la Place Liedts (1)		Secteurs pavés de la rue Rubens dangereux pour les cyclistes (1)		Craintes que le quartier soit difficilement accessible pour les clients (1) et les livraisons (1)	
				Absence de mesure pour apaiser l'avenue Voltaire (1)	

Tableau représentant l'ensemble des points à améliorer émis par les riverains dans le cadre du plan Good Move

Les recommandations imaginées et proposées par les riverains ayant contacté les services de la Commune sont rassemblées dans le tableau ci-dessous :

Sécurité routière	Communication citoyenneté	Mesures Plan de circulation		Autres
Mettre un plateau ralentisseur devant l'école Sint-Maria pour réduire la vitesse (2)	Evaluation par les riverains eux-mêmes (1). Referendum à organiser (1)	Mise à sens unique de la rue Rubens de Pogge vers Gallait (2)	Mise à sens unique du tronçon de la rue Royale Sainte-Marie entre Colignon et Rubens (excepté bus et taxis) (2)	Faire de la rue Brichaut une rue cyclable (1) ou supprimer du stationnement pour faire une piste cyclable (1)
Réaménagement de la rue Royale Sainte-Marie pour réduire la vitesse (1)		Mise en place d'un cul de sac au croisement Gallait#Rubens (1)	Cul de sac à un endroit dans la rue de la Poste (1)	Piste cyclable suggérée en ocre (1) ou piste cyclable (1) pour la rue Rubens
Augmenter les trottoirs de la rue Royale Sainte-Marie à plus de 4m (1)		Changer le sens de la rue Brichaut (1)	Réalisation d'une étude de faisabilité par un organisme externe (1)	Suppression des itéraires De Lijn (1)
		Inverser le sens de la rue Van de Weyer entre la rue de la Poste et la rue Royale Sainte-Marie (1)	Mise en circulation locale Rubens (1)	Augmentation de la verdurisation rue Royale Sainte-Marie
			Maintien du double sens sur la rue Royale Sainte-Marie (1)	Maintenir les places de stationnement (1)

Tableau représentant l'ensemble des suggestions et recommandations émises par les riverains dans le cadre du plan Good Move.

L.2. Des cyclistes

Nous avons contacté les associations cyclistes « Gracq » et « Fietsersbond » au cours du mois d'octobre 2023. A l'heure actuelle, nous attendons encore un retour du Fietsersbond alors que le Gracq nous a transmis les observations suivantes.

De manière générale, la situation est décrite comme « bien meilleure » et le plan de circulation constituant « une grande amélioration ». Plus précisément :

- Chaussée de Haecht :
 - Il y a de nombreuses voitures qui prennent le sens interdit.
 - Il y a un conflit d'usage entre trottinette/cycliste et le tram/bus. « Normalement, le dépassement y est interdit », mais lorsque ceux-ci surviennent, cela pose des problèmes de sécurité.
 - Il y a également toujours des problèmes de sécurité et de confort au sud de l'avenue Rogier (après Robiano). Le problème est que la rue est étroite et qu'il y a beaucoup de trafic (notamment) de bus. Il y a aussi de l'incivilité et des dépassements.
- Rue Rogier : la partie entre Robiano et Lefrancq est « très bien ».
- Rue Royale Sainte-Marie :
 - Il y a souvent du stationnement sauvage sur les pistes cyclables et des doubles files.
 - Le carrefour entre la rue Royale Sainte-Marie et la rue Rubens manque de clarté et les traversées y sont particulièrement longues. Cela crée des conflits.

Les problèmes concernent plutôt la vitesse et le non-respect du sens interdit davantage que les aménagements en eux-mêmes.

L.3. Des piétons

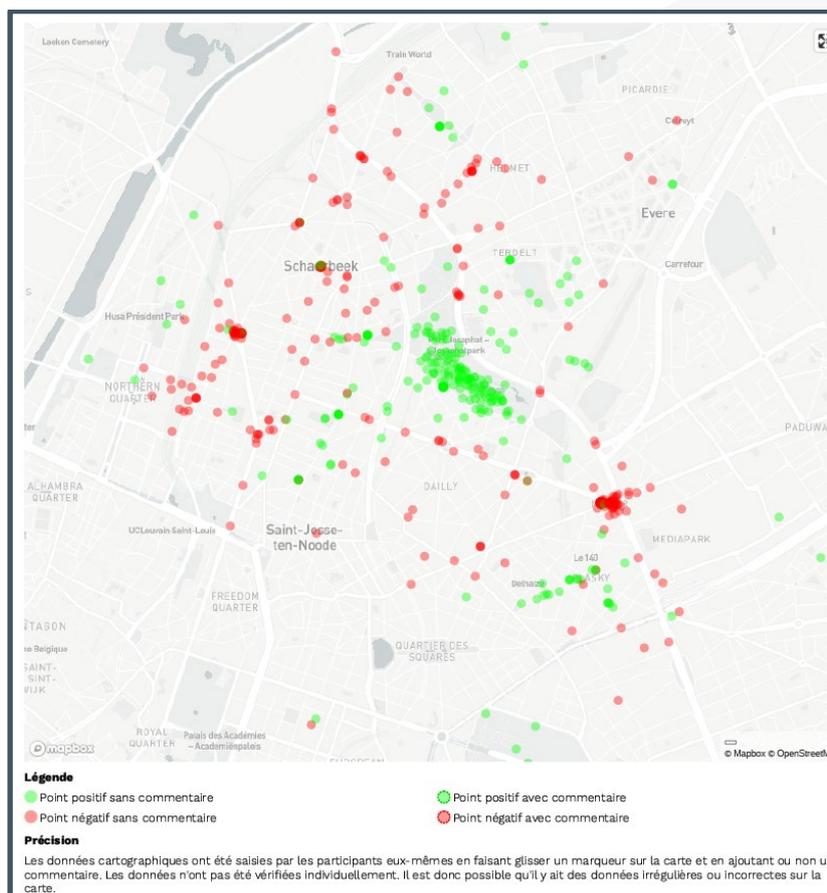
En date du 19/09/2023, l'association WALK²⁸ a rendu un avis sur les aménagements effectués dans la sous-maille. Dans celui-ci, il était indiqué que :

- Chaussée de Haecht : « Le nouvel aménagement est beaucoup plus agréable et le sentiment d'oppression du piéton qui pouvait exister par le passé semble avoir disparu. Les piétons étant usager des transports en commun, ne plus être bloqué en permanence à l'arrêt Robiano ajoute de la qualité au déplacement. Il reste cependant un encombrement important sur la chaussée de Haecht à hauteur de la place de la Reine. Cette partie n'est pas agréable ».
- Rue Royale Sainte-Marie : « La mise en sens unique a clairement apaisé la rue ».
- Rue Rubens : « Pas beaucoup d'évolution mais il faudra voir avec la réouverture de la place Pogge si ça devient en effet fort fréquenté au niveau trafic ».

Par ailleurs, en partenariat avec deux autres associations, Walk a lancé durant plusieurs mois un baromètre piéton. Le projet consistait en une grande enquête publique à destination des piétons permettant de saisir le ressenti subjectif de la population par rapport à la mobilité piétonne. Développé pendant les mois de mai et juin 2023, il visait à donner « un premier aperçu des comportements de déplacement, des besoins et des attentes de la communauté piétonne »²⁹. Pour la Commune de Schaerbeek, la carte ci-dessous représente les différents lieux aux ressentis positifs et négatifs saisis par les répondants (418 entrées).

²⁸ [Qui sommes-nous | Walk.Brussels](#), consulté le 17 octobre 2023.

²⁹ [Baromètre piéton \(barometrepieton.be\)](#) pour plus d'informations.



Carte représentant l'ensemble des points négatifs et positifs sur la Commune de Schaerbeek (Source : WALK)

Sur cette carte, il est possible de constater une série des points négatifs dans le périmètre de la sous-maille Royale Sainte-Marie. Il s'agit notamment :

- Du croisement Rubens#Sainte-Marie
- L'arrière de la place Lehon
- Divers croisements sur la Chaussée de Haecht
- La place de la Reine
- La place Liedts
- Diverses localisations sur l'avenue Rogier.
- Seuls quelques points épars autour de l'avenue Louis Bertrand et de la rue Josaphat ont été mentionnés.

Les commentaires ont été demandé à l'association Walk et devraient être transmis rapidement aux services communaux compétents en la matière. Par ailleurs, cette enquête publique a donné une cotation sur une série de thématiques³⁰ :

toutes les notes sur 20										
Commune	Ressenti général	Co-habitation	Efficacité du réseau	Sécurité	Confort	Intérêt de la commune	Aménagements et services	Végétalisation	Nombre d'habitants	Baromètre
Schaerbeek	9.4	9.9	12.9	11.2	9.4	9.7	8	11.2	> 50 000	10.4

³⁰ A titre informatif, voici l'ensemble du rapport final. Les notes par commune de Belgique se trouvent aux pages 38 à 44. La Commune se place à la 12^e place sur 24 pour les communes de plus de 50 000 habitants ([final-report_fr.pdf \(barometrepieton.be\)](#)).

Cette note est dans la moyenne par rapport aux communes de la Première Couronne bruxelloise. Pour de plus amples informations sur la méthode d'enquête et les différentes composantes étudiées, veuillez-vous référer au rapport en lui-même. Les recommandations suivantes ont été soulevées par les répondants pour améliorer la marchabilité. D'autres questions, ne rassemblant pas plus de 50% des voix des répondants, ont été écartées :

1. Constituer un réseau piéton complet avec des itinéraires et des traversées sûrs.
2. Faciliter l'accès à pied des lieux et équipements accueillant du public (lieux publics, commerces, transports).
3. Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés.
4. Des cheminements piétons plus agréables (végétation, paysage).
5. Réduire le volume du trafic routier.
6. Se déplacer à pied en étant séparé des vélos.
7. Réduire la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations pour améliorer la sécurité.

M. EMISSIONS ET BRUITS : STATUT SUR LA POLLUTION ENVIRONNEMENTALE

M.1. Emissions

Le service Mobilité a contacté Bruxelles Environnement afin de savoir s'il était possible d'obtenir des données relatives au bruit et aux émissions dans la sous-maille sur base des comptages réalisés avant/après la mise en œuvre des mesures de circulation. La modélisation et la cartographie des nuisances environnementales avant/après implémentation du CLM prenant plusieurs mois, le service Mobilité ne pourra en bénéficier et les interpréter qu'en cours d'année 2024. En effet, après obtention des données de comptage, il nous a été rapporté que plusieurs mois étaient nécessaires pour pouvoir procéder précisément à l'analyse d'impact des mesures sur la pollution et les émissions.

M.2. Bruits

Pour l'évaluation du bruit, Bruxelles Environnement ne saura fournir des données que lorsque la cartographie « bruit » de la Région Bruxelles-Capitale sera prête. Le marché de services se terminant en décembre 2023, il n'a pas été possible d'effectuer les modélisations en temps et en heure (à la suite des données de comptage devant être réalisées tardivement).

N. OBSERVATIONS DE TERRAIN DU SERVICE MOBILITE

Des observations du service Mobilité ont été effectuées au cours des mois de décembre 2023 et de janvier 2024. L'objectif était de développer une méthodologie visant à se concentrer sur plusieurs aspects primordiaux ainsi que sur des axes considérés comme problématiques et importants. Les critères étudiés étaient

- La concentration de piétons.
- La concentration des cyclistes et trottinettistes.
- La concentration des transports publics.
- La fluidité du trafic et le débit automobile.
- Le stationnement.
- Les comportements à risques et le respect du Code de la Route.
- La longueur des remontées de files.

Certains biais doivent être pris en considération et permettent d'affirmer que ces observations sont indicatives et sont des outils complémentaires aux autres analyses :

- Au cours de ces observations, il faisait encore sombre lors des heures de pointe matin et soir. Le temps étant parfois mauvais (température basse, pluie, vent), il est important de considérer les conditions météorologiques comme

ayant pu influencer le comportement et le choix des modes de transport.

- Par ailleurs, la présence des véhicules de police en ronde ou en contrôle ont pu exercer une influence sur le comportement d'une minorité d'usagers.
- Enfin, la présence d'un observateur aux croisements ou coins de rue peut avoir également modifié la vitesse de certains véhicules. Pour limiter cette influence, les observations se sont réalisées de manière discrète et sans signe ostentatoire d'écriture ou de comptages.

Les remarques émises par les différents acteurs de terrain ainsi que par les riverains ont été également prises en compte au moment des observations. Voici le résumé des données :

Voiries	Lieux	Concentration Piétons	Concentration Cyclistes	Concentration TC	Densité et fluidité automobile	Stationnement	Comportements à risques
Rue Brichaut	Brichaut#Palais, Brichaut#Poste	Présence importante sur la rue des Palais mais limitée sur la Brichaut en elle-même	Peu de vélos et de trottinettes ont été observées	Aucun TC	Nombre de véhicules élevé mais acceptable. Peu de remontées de files	Pas de remarques particulières sur le stationnement illégal, sauvage ou en double file	Pas de problèmes particuliers observés. Vitesse ne paraissait pas excessive
Rue Rubens	Rubens#Gallait, Rubens#Renkin, Rubens#RSM, Rubens#Haecht	Nombreux piétons sur chacun des tronçons étudiés. Surtout sensible au croisement Gallait, Haecht et RSM	Beaucoup de cyclistes étaient visibles, surtout aux abords de l'école et de la place Pogge	Passage du B56 entre RSM et Haecht. Plusieurs bus par heure.	Débit de voitures était important (surtout le soir) mais peu de remontées de files.	Plusieurs voitures en double file à hauteur de Gallait et quelques débarquements d'enfants devant l'école.	Quelques cas ponctuels d'excès de vitesse. Plusieurs automobilistes n'ont pas respecté le sens interdit sur Haecht. Croisement avec RSM régulièrement bloqué par des véhicules engagés dans un tourne-à-gauche. Passage-piétons au niveau de Gallait et de Haecht régulièrement encombrés par des véhicules.
Rue de la Poste	Poste#Lehon, Poste#Brichaut, Poste#deLocht	Nombreux piétons visibles aux abords de la place Lehon.	Assez peu de cyclistes au moment des observations	Aucun TC	Pas de remontées de files. La majorité des véhicules se dirigent vers Renkin avant de prendre à droite sur RSM (60-70%) ou à gauche vers Gallait (30-40%)	Pas de stationnement sauvage constaté durant les observations	Peu de comportements à risques ont été observés (sauf quelques cas de vitesse semblant excessive).
Chaussée de Haecht (tronçon sud)	Haecht#Place de la Reine, Haecht#Rogier	Concentration très importante des piétons, essentiellement aux arrêts.	Quelques cyclistes et trottinettes	T92, B66, bus de Lijn. Nombreux véhicules de TC visibles	Importantes remontées de files à hauteur de la place de la Reine (depuis le feu au croisement avec Rogier)	Plusieurs voitures stationnent sur la petite partie encore accessible du filtre de la place de la Reine.	De nombreux automobilistes arrivent de la place de la Reine et tentent de s'ingérer dans le trafic, ce qui bloque parfois les bus et les trams venant de la place Pogge vers la place de la Reine. Plusieurs taxis, en heure de pointe matin et soir, empruntent légalement cet axe pour remonter vers la place de la Reine. Lors des observations, plusieurs véhicules ne respectaient pas le sens interdit et étaient en infraction.

O. RECOMMANDATIONS ET PISTES DE REFLEXION

Après analyse de l'ensemble des paramètres étudiés dans le diagnostic, trois zones nécessitent une attention particulière. Vous trouverez ci-joint des recommandations émises pour apporter des solutions concrètes à court et moyen terme. L'ensemble des scénarios spécifiques sont compatibles mutuellement dans une optique plus globale d'examen. Ces propositions tiennent compte des reports de trafic, de la cohérence du plan de circulation ainsi que de leur rapidité d'implémentation.

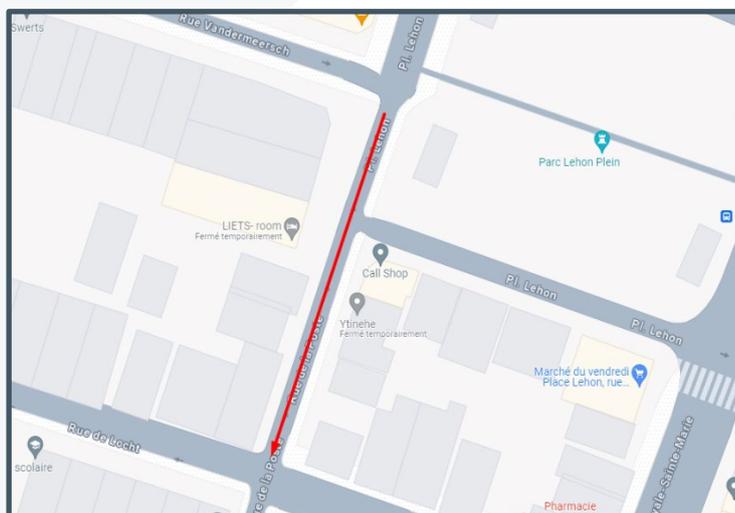
O.1. Des solutions pour la rue de la Poste

La rue de la Poste connaît une augmentation importante du volume de circulation, à toute heure du jour et de la semaine. Pour y remédier, deux solutions sont proposées. A l'aide de plans et de code couleurs, les itinéraires alternatifs et le plan de circulation plus général sont présentés.

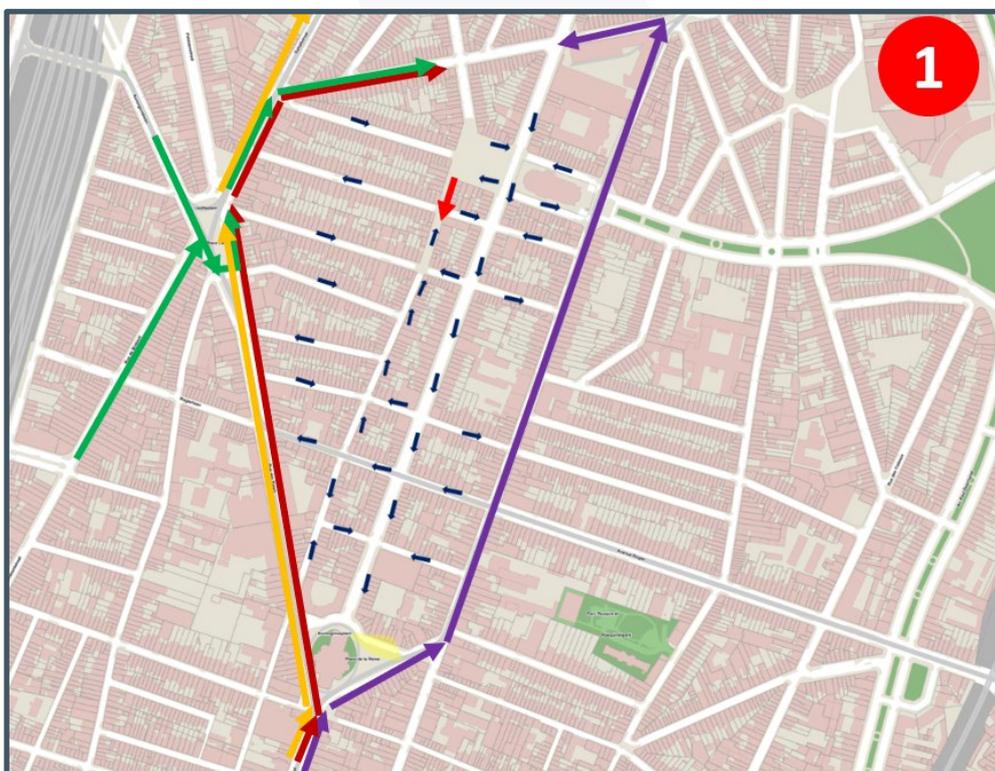
O.1.1. Une inversion de sens unique

La première solution consisterait en une inversion d'une petite partie de la rue de la Poste. Cette modification serait mise en œuvre sur le tronçon situé entre **la place Lehon et la rue de Locht** (voir carte ci-joint). On peut étudier l'impact de cette mesure sur base de plusieurs paramètres :

- Trafic dans la rue de la Poste et dans la rue Brichaut.
- Circulation à l'échelle des quartiers et reports de trafic estimé.
- Gains divers.



Le premier paramètre d'étude concerne donc le report de trafic. A ce sujet, on peut considérer que **la totalité de l'augmentation constatée** (environ 190 EVP/h en moyenne) **disparaîtrait de la rue de la Poste et serait dispersée selon les 3 itinéraires potentiels**. Quant à la lisibilité du schéma et les itinéraires potentiels à l'échelle des quartiers schaerbeekois, les accès N>S et O>E seraient maintenus et identiques. **Cela signifie qu'il serait toujours possible de traverser le périmètre.**



Carte représentant le scénario 1 concernant l'hypothèse d'une inversion de sens de circulation sur la rue de la Poste (Source : Commune de Schaerbeek)

Concrètement, l'objectif principal se concentrerait sur la modification du flux S>N et la nécessité que ces échanges soient déviés sur des voiries plus adaptées. A ce titre, trois autres routes pourraient être empruntées pour compenser ce changement de sens :

1. Un passage par la rue des Palais, la rue Gallait et la partie ouest de la rue Rubens (**couleur rouge**).

Comme le prouve le temps de trajet comparable entre 2021 et 2022, ce sens de circulation est resté très stable depuis la mise en œuvre des mesures du CLM.

- Son statut n'a donc pas évolué et ne serait pas en opposition avec une réalité de terrain trop inégale.
- Ensuite, le statut Auto CONFORT de la rue des Palais lui permettrait d'assumer une hausse relative du trafic. A l'heure actuelle, les données issues des compteurs Telraam nous permettent de considérer que la rue des Palais vers la place Liedts pourrait encore accepter une croissance de sa circulation³¹. En effet, les chiffres nous fournissent une fourchette située entre 100 EVP/h et 180 EVP/h (en HPS) au cours du mois de janvier 2024.
- Enfin, ce tronçon resterait en théorie plus rapide et plus court que le passage par la rue de la Poste en temps normal (la distance n'étant qu'environ de 1400m entre le sud de la place de la Reine et la place Colignon).

La rue Rubens étant considérée comme un point d'attention dans ce rapport, il importe aussi d'envisager une augmentation probable du volume de circulation dans sa partie ouest. Lorsque l'on analyse les données de comptage sur cette partie, la quantité de véhicules, bien que parfois élevée, demeurerait en deçà des normes en voirie de quartier.

2. Un trajet par la chaussée de Haecht du sud vers le nord. A hauteur de la place Pogge, le trafic reprendrait la partie est de la rue Rubens (**couleur mauve**).

Etant donné les remontées de files actuelles, il est possible d'envisager que cet itinéraire serait essentiellement emprunté en heures creuses.

- En effet, les heures de pointe seraient chargées et pousseraient les automobilistes en transit vers l'option 1 (rue des Palais). Des mesures d'adaptation présentées par la suite dans ce rapport permettront toutefois de limiter les pertes de temps éventuelles.
- Toutefois, les automobilistes se rendant vers le nord ne seraient impactés par la quantité de trafic que sur le petit tronçon entre la place de la Reine et l'avenue Rogier. Le reste de la chaussée de Haecht demeurerait fluide comme les performances compétitives du T92 l'indiquent aujourd'hui. Il s'agit du trajet le plus court (1200m) et le plus direct (moins de 5 minutes feux compris) pour rejoindre le quartier Colignon.
- Ce parcours, bien que délicat en HP, sera probablement moins affecté dans le futur, à la suite des mesures complémentaires préconisées ci-dessous.

3. Dans une moindre mesure, une minorité des EVP pourrait éventuellement pousser au bout de la rue Gallait et emprunter la rue Quinaux pour atterrir derrière l'Hôtel Communal (**couleur orange**). Ce trajet paraît moins intuitif, moins aisé et moins direct mais pourrait être théoriquement utilisé. Ce choix devrait rester marginal.

Les itinéraires 1 et 3 pourraient être complétés par le trafic venant du quartier Brabant et de l'avenue de la Reine (**couleur verte**). Ces derniers, n'ayant plus d'intérêt à emprunter la rue Brichaut, devraient réaliser un virage en U et se diriger vers la rue Gallait. A ce stade, ils auraient la possibilité de prendre la partie ouest de la rue Rubens ou de continuer et d'utiliser la totalité de la rue Gallait.

Il est pour l'heure très difficile d'estimer la répartition du report de transit sur les trois voiries concernées. Celles-ci devraient varier en fonction des heures de la journée et de la destination réelle des automobilistes. Elles devraient néanmoins se

³¹ [Telraam | Paleizenstraat](#). Veuillez toutefois à prendre en considération les limites techniques des compteurs de trafic Telraam.

répartir de manière assez équitable et ne pas surcharger l'une ou l'autre de ces voiries de manière inconsidérée. Dans le futur, une campagne de comptage sera relancée pour déterminer exactement l'évolution des habitudes de trajet et leur impact sur la densité de trafic.

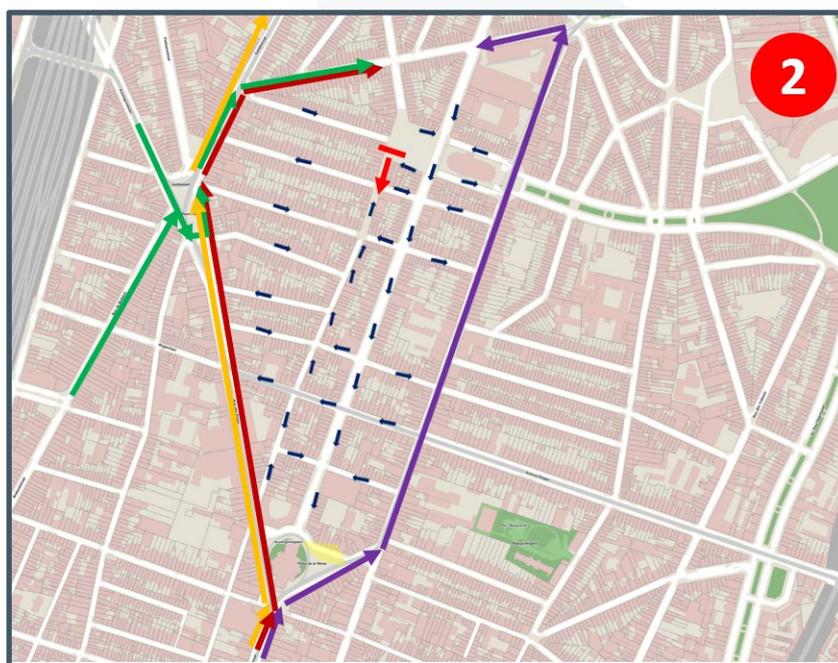
Finalement et pour schématiser, **cette inversion du tronçon de la rue de la Poste (entre la place Lehon et la rue de Locht) aurait plusieurs avantages directs :**

1. Elle empêcherait tout trafic de transit par la rue de la Poste. L'accès à la rue Rubens et au quartier Colignon serait donc rendu impossible via cette voirie de quartier. Les effets positifs sur la rue Brichaut et sur la rue Lefrancq seraient également importants.
2. Cette solution serait implémentable rapidement. En effet, une signalisation verticale avec un sens interdit suffirait à modifier le paysage réglementaire de la rue.
3. L'accès au quartier pour les riverains des rues adjacentes est modifié. Ils devront dès lors emprunter l'axe Royale Sainte-Marie pour accéder à ce tronçon.
4. Il en serait de même pour l'accès au marché matinal de la place Lehon qui serait aussi tout autant préservé.
5. Il n'y aurait aucune suppression de place de stationnement et les places dédiées resteraient facilement accessibles. Les camions du marché empruntant généralement la rue Renkin, ceux-ci ne devraient subir aucun désagrément.

La principale préoccupation serait l'éventualité du non-respect de ce sens interdit. En effet, la portion modifiée est très courte et des cas de non-respect du C1 ont été constatés dans d'autres circonstances. Ceci a poussé la mise à l'étude d'une variante à **cette première option**. Celui-ci consiste en un aménagement physique pour anticiper cette problématique potentielle.

O.1.1. Variante : Un filtre modal à hauteur de la place Lehon

Cette seconde option consisterait à **la mise en œuvre d'un filtre à l'entrée de la place Lehon**. Celui-ci permettrait de tirer les mêmes avantages que le premier scénario. Il permettrait en plus d'aller plus loin dans la mise en œuvre puisqu'il soulagerait la question du contrôle des mesures. En effet, cette obstruction physique suffirait à bloquer la minorité du volume automobile encore tenté d'emprunter cette petite partie en sens interdit.

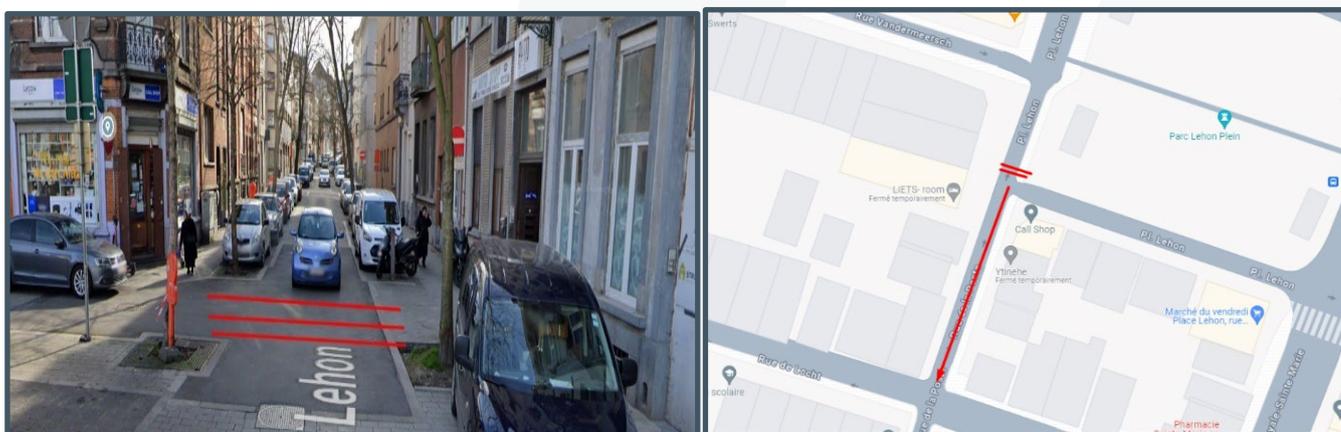


Carte représentant le scénario 2 concernant l'hypothèse d'une inversion de sens de circulation sur la rue de la Poste (Source : Commune de Schaerbeek)

Il comprendrait plus précisément les éléments suivants :

- Il serait placé entre les deux arbres au tout début de la place Lehon, à hauteur de la petite latérale vers la rue Royale Sainte-Marie. Celui-ci pourrait prendre la forme de bacs à plante ou de potelets amovibles et aisément manipulables. Il s'agirait d'un filtre modal permettant le passage aisé des piétons/PMR, des cyclistes et des véhicules de secours
- Ce filtre serait donc amovible et reconvertible. En effet, il est nécessaire de conserver un accès garanti pour le marché de la place Lehon, dans le cas où une partie des maraichers y arriveraient depuis le haut de la rue de la Poste. De plus, ce filtre serait aisément modifiable dans le cas d'un projet de plus grande envergure de la place Lehon. Enfin, l'accès aux services de secours et aux véhicules d'intervention resterait garanti.

Cette deuxième option est représentée théoriquement sur les deux captures d'écran ci-dessous. Les modalités pratiques devraient être précisées ultérieurement. Il n'en demeure pas moins que cette solution volontaire aurait à la fois l'avantage de contrôler le trafic sur la rue de la Poste, de garantir l'accès aux riverains tout en empêchant toute mesure contrevenant au nouveau sens imaginé.



O.2. Une amélioration pour la rue Rubens

Comme indiqué au fur et à mesure du rapport, la rue Rubens a vu une croissance du trafic sur ses deux tronçons (est et ouest). Toutefois, ces surcroits se sont avérés moins importants que prévus et encore dans les normes acceptables pour une voirie historiquement importante pour les échanges E-O entre quartiers schaarbeekois. Les interpellations des riverains, les rencontres organisées avec des citoyens et la présence de plusieurs écoles dans la zone ont mené à étudier quatre scénarios différents pour la rue Rubens. **Ces scénarios sont des options intéressantes en l'état, mais pas forcément indispensables compte tenu de la situation actuelle.** Les quatre scénarios étaient :

1. La rue Rubens à sens unique (de Pogge à Gallait).
2. La rue Rubens à sens unique tête-bêche.
3. La rue Rubens en cul-de-sac.
4. Le tronçon est de la rue Rubens à sens unique.

L'objectif affiché consiste à réduire le volume de trafic, tout en conservant cette possibilité d'itinéraires N>S et O<E fondamentaux pour le quartier. Ainsi, dans les quatre scénarios à présenter, le maintien du sens de circulation de la place Pogge vers Royale Sainte-Marie (sur Rubens Est) est invariant. Pour une lecture compréhensible : en cas d'informations sur les valeurs de trafic, celles-ci s'entendent comme les valeurs horaires maximales. De même, l'hypothèse est celle d'un report à 100% (approche maximaliste). Plus précisément, les critères pris en considération sont :

1. Les variations de trafic dans la rue Rubens. Etant donné que les situations diffèrent, une distinction est effectuée entre les deux tronçons de la rue.

2. La cohérence et la lisibilité du schéma de circulation. Cela signifie que l'on étudie la mesure avec laquelle il est logique et facile de rejoindre divers points du quartier ou de la Commune.
3. Les reports de trafic éventuels dans les rues adjacentes.
4. Les gains possibles en termes d'aménagement d'espace public pour la rue Rubens.
5. La simplification du carrefour de la place Pogge, nœud de circulation important du quartier.

O.2.1. Plusieurs scénarios étudiés

Chaque scénario est étudié avec un plan à l'appui. Dans ces plans sont tracés des lignes colorées indiquant les itinéraires automobiles sur base de flux N>S et O>E, illustrant ainsi les différents flux potentiels dans le périmètre étudié. Les estimations théoriques de reports ou de diminution de trafic sont basées sur les derniers comptages présentés au chapitre D et doivent être interprétées comme un ordre de grandeur.

Les résultats et les impacts théoriques mis par écrit ci-dessus sont synthétisés dans le tableau ci-joint. Pour plus de facilité, le scénario 4, privilégié à ce stade, est le seul présenté dans ce chapitre. L'étude de trois autres scénarios est disponible en annexe. Pour plus de clarté :

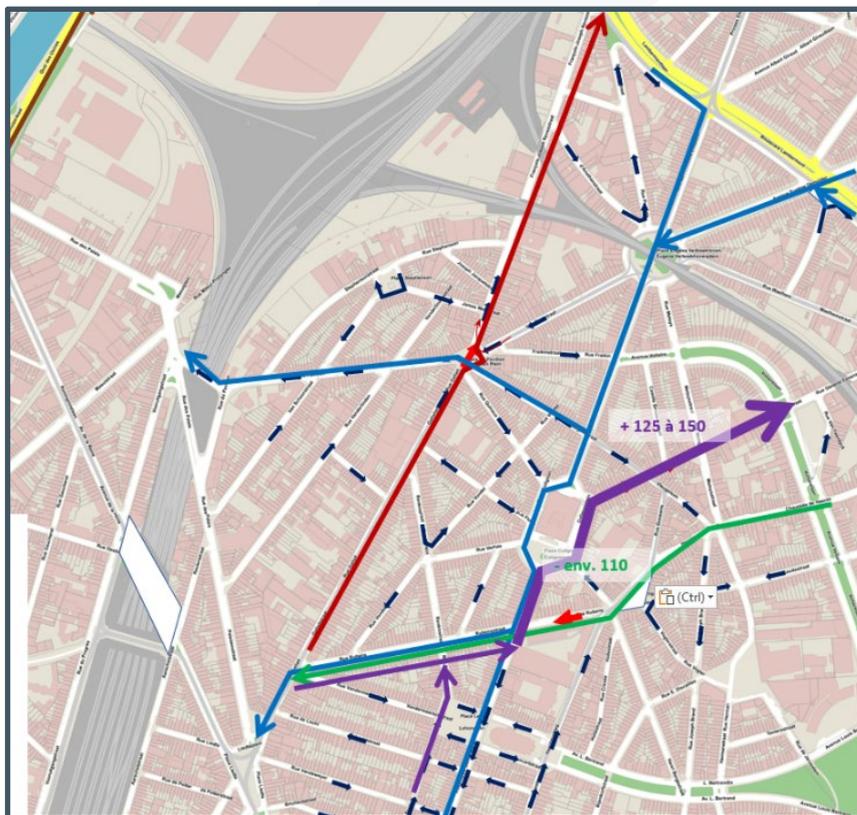
- La couleur rouge implique une conséquence négative significative.
- La couleur orange laisse supposer un impact négatif mais limité.
- La couleur verte exprime un bénéfice notable.

Scénarios	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
	Rubens à SU	Rubens SU tête-bêche	Rubens en cul-de-sac	Rubens EST à SU
Trafic dans Rubens				
Rubens Est	Diminution entre 110 et 130 EVP/h	Diminution entre 110 et 130 EVP/h	Probable statu quo du volume de trafic	Diminution entre 110 et 130 EVP/h
Rubens Ouest	Diminution d'environ 220 EVP/h à 250 EVP/h	Diminution d'environ 220 EVP/h	Vers Gallait : réduction de 100 à 150 EVP/h et de 50 EVP/h vers Pogge	Statu quo
Cohérence et lisibilité du schéma de circulation				
A l'échelle de la Cage aux Ours	S>N via Gallait > Navez	S>N via Gallait > Navez	S>N via Gallait > Navez	S>N via Gallait > Navez
	N>S vers Liedts via Colignon > Rubens > Gallait	Suppression de l'itinéraire N>S Colignon > Liedts	Suppression de l'itinéraire N>S Colignon > Liedts	N>S vers Liedts via Colignon > Rubens > Gallait
A l'échelle du CLM	Suppression du seul itinéraire O>E lisible qui reste	Connexion O>E maintenue mais déplacée. Ce n'est plus Rubens > Haecht mais Rubens > RSM > Colignon > Eenens	Suppression partielle (entre Gallait et Renkin) du seul itinéraire O>E lisible (flux limité)	Connexion O>E maintenue mais déplacée. Ce n'est plus Rubens > Haecht mais Rubens > RSM > Colignon > Eenens
	Connexion E>O lisible et maintenue	Connexion E>O supprimée (Haecht > Rubens > Gallait)	Connexion E>O supprimée (Haecht > Rubens > Gallait)	Connexion E>O lisible et maintenue
Reports de trafic				
N>S		Risque de report du trafic N>S vers Liedts via Ailes > Vondel > Floris	Risque de report du trafic N>S vers Liedts via Ailes > Vondel > Floris	
O>E	Risque de report du trafic O>E par Vandermeersch > Lehon > Hancart > Haecht	Risque de report du trafic O>E via Colignon > Eenens	Risque de report du trafic O>E via Vandeweyer (ou Brichaut?) > Poste > Renkin (flux limité)	Risque de report du trafic O>E via Colignon > Eenens
E>O		Risque de report du trafic E>O via Vandeweyer > Poste > Loch (flux limité)	Risque de report du trafic E>O via Vandeweyer > Poste > Loch (flux limité)	
Gains de cyclabilité				
Rubens Est	Contresens bus et vélo	Contresens bus et vélo	Non	Contresens bus et vélo
Rubens Ouest	Piste cyclable marquée	Piste cyclable marquée à contre sens (et en tête par rapport à la bande-bus + vélo)	Non	Non
Simplification du carrefour Pogge				
Rubens Est	Oui	Oui	Non	Oui

Tableau résumant les avantages et les inconvénients de chaque scénario sur base des cinq critères principaux d'analyse.

O.2.2. Le tronçon Est de la rue Rubens à sens unique

Le quatrième et dernier scénario consisterait à préserver les avantages d'un sens unique sur le tronçon Est tout en conservant des connexions indispensables pour le quartier. Concrètement, le double sens serait maintenu sur la partie Ouest de la rue Rubens (le trafic demeurant dans des normes acceptables pour une voirie de quartier). Le tronçon Est, ayant supporté la plus grosse augmentation (+120 EVP/h en moyenne), verrait quant à lui son volume de trafic diminuer³². Des gains au niveau de l'espace public seraient quant à eux envisageables dans cette configuration.



Pour résumer, voici les éléments qu'il est possible de mettre en évidence :

- La diminution du volume de trafic devrait être située entre 110 EVP/h et 130 EVP/h en moyenne sur la partie Est. Pour Rubens Ouest, le double sens maintenu laisserait supposer un statu quo. Pour la cohérence et la lisibilité du plan, ce scénario permettrait de conserver, à l'échelle du quartier, des connexions S<>N tout à fait lisibles et faisables (**flèche bordeaux** et **flèche bleue**).
- En tenant compte de la sous-maille Royale Sainte-Marie, la connexion Ouest>Est subsisterait mais serait déplacée via la place Colignon et la rue Eenens (**flèche mauve**). Ce transfert impliquerait une augmentation potentielle allant de 125 EVP/h à 150 EVP/h. Cependant, cette connexion resterait assez lisible et accessible aux véhicules motorisés. Il en est de même pour le lien E>O qui demeurerait entièrement conservé (**flèche verte**).
- Dans ce scénario, aucun report de trafic dommageable ne serait à souligner. Par ailleurs, l'ensemble des connexions N><S et O><E seraient maintenues et demeureraient cohérentes et aisées.

Les gains possibles pourraient prendre la forme d'un contre-sens bus vélo sur le tronçon Est. L'impact serait donc réel sur la pratique cyclable, les transports en commun et la sécurisation des abords de l'école Sint-Maria. Du fait du maintien du double sens, le seul bémol proviendrait de l'impossibilité de la création d'une piste cyclable marquée sur le tronçon Ouest de la rue et d'un statu quo quant à la densité de circulation.

³² Il faut prendre en considération l'impact du chantier « Fermettes » de la rue de Jérusalem dans l'étude dans cette solution. Celui-ci impliquant un sens unique temporaire (depuis la place de Houffalize), il faudra encore plusieurs mois avant d'évaluer le report de trafic sur la rue Rubens.

Sur base des informations rassemblées et du diagnostic posé, le scénario 4 semble le plus pertinent à implémenter à **court terme**. En effet, la mise à sens unique du tronçon Est de la rue Rubens permettrait de solutionner une partie des problèmes de trafic tout en conservant l'accessibilité et la simplicité des connexions. Sur le tronçon Ouest, le trafic resterait théoriquement identique et dans des standards acceptables pour une voirie de quartier. Pour le carrefour Pogge, la simplification faciliterait aussi le passage des transports en commun et des automobilistes empruntant la chaussée de Haecht.

Pour les autres scénarios, ceux-ci possèdent également un certain nombre de bénéfices importants. Toutefois, ces gains sont contrebalancés par des éléments suffisamment contraignants pour exclure ces options. Il s'agit principalement de la distance trop importante vers un itinéraire est-ouest dans le quartier. Les itinéraires existants concernent des axes où passent des lignes de TP qu'il n'est pas souhaitable de charger davantage. En plus, on peut mettre en évidence des risques de reports sur des voiries de quartier, de limitation importante de l'accessibilité automobile des riverains ou de gains d'espace public trop marginaux.

O.3. Sur la chaussée de Haecht entre Sainte-Marie et Robiano

Du fait de la présence des rails de tram et de la configuration urbaine particulière de la voirie, les possibilités d'amélioration à court terme sur la chaussée de Haecht s'avèrent limitées entre les arrêts Sainte-Marie et Robiano. Toutefois, dans l'objectif d'améliorer la fluidité de circulation et la vitesse des transports en commun, différentes solutions existent.

O.3.1. Travailler sur l'optimisation des feux de circulation

L'étude des temps de cycle et de la gestion des feux peuvent amener des améliorations au niveau de l'écoulement du trafic. C'est notamment le cas au croisement Deschanel#Rogier où des feux plus récents et mieux utilisés ont permis de limiter les remontées de files vers Coteaux.

Des contacts avec la cellule feux de la Région Bruxelles-Capitale, compétente sur l'ensemble des feux dans la Commune, ont été entrepris. Il a été confirmé la possibilité de progrès sur deux aspects :

- Une répartition plus équilibrée entre les feux de l'avenue Rogier et de la chaussée de Haecht.
- Une gestion de priorité plus affinée, tenant compte de l'arrivée et de la présence d'un tram ou d'un bus.

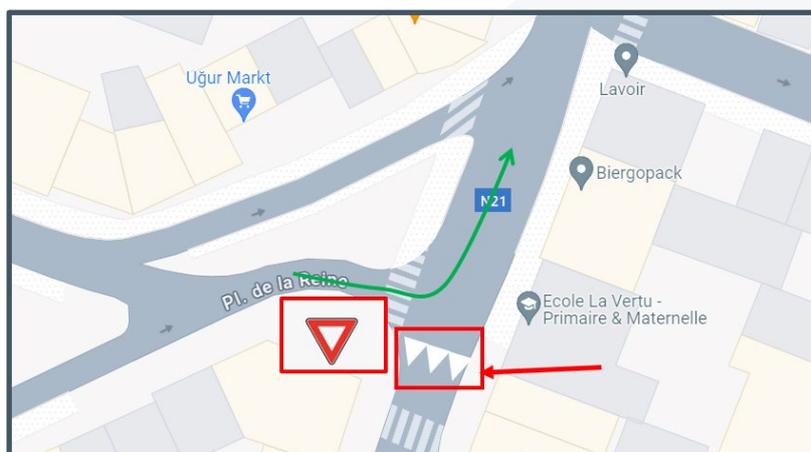
A titre d'exemple, le nouveau programme pourrait par exemple allonger le temps de cycle, l'adapter en fonction des heures et mieux le répartir entre les voiries. Cela permettrait notamment de meilleurs passages d'EVP/h sur la chaussée de Haecht, influençant ainsi directement le volume de trafic subsistant.

O.3.2. Création d'un céder le passage

Des observations diverses ont démontré qu'une partie du trafic venant de la place de la Reine s'engageait sur la chaussée de Haecht alors même que la circulation était à l'arrêt. Ceci provoquait un encombrement dans l'autre sens de circulation, bloquant les bus et les trams se dirigeant vers le sud et « vers Ville ». L'idée de créer un céder le passage sur la chaussée de Haecht, en laissant la priorité aux automobilistes provenant de la place de



la Reine, permettrait de solutionner une partie de ce problème. Cette piste d'étude et les priorités dans le carrefour seraient examinées en collaboration avec les opérateurs de transports en commun et les organismes régionaux compétents.



O.3.3. Etudier la possibilité d'augmenter les zones de livraison

La densité de commerces dans la zone « Petite Anatolie » implique des livraisons, des chargements et des déchargements réguliers. La pression sur le stationnement automobile et le nombre de places de livraison limité implique des doubles files régulières. Ceci a logiquement un impact sur la fluidité du trafic et les performances des transports en commun, les bus 65 et 66 pouvant rencontrer notamment des difficultés à reprendre sa marche en cas de stationnement sauvage.

L'idée serait de prendre contact, en collaboration avec la Région et la cellule Commerce de la Commune, avec les magasins de la chaussée d'Haecht et de les questionner sur leurs besoins en zones de livraison, actuellement occupées pour certaines par des terrasses. Il s'agirait de cartographier les besoins et d'estimer les endroits où ces zones seraient les plus utiles. Cela pourrait permettre de fluidifier le trafic sur la chaussée de Haecht en limitant les doubles files, facilitant ainsi le travail des livreurs et des commerçants.

O.4. Propositions complémentaires et pistes de réflexion

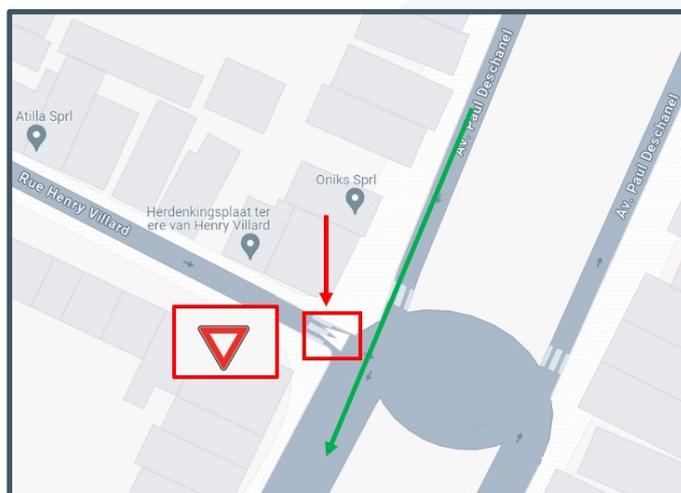
Le précédent chapitre s'est concentré sur les trois voiries dont le diagnostic s'avère délicat. Dans le présent chapitre, diverses propositions et pistes de réflexion peuvent compléter les recommandations explicitées ci-dessus et concerner d'autres voiries de la sous-maille Royale Sainte-Marie. Les propositions complémentaires se présentent sous différentes formes : projets d'aménagements publics, propositions d'étude et d'analyse ou prises de contact divers et variés. L'intérêt de ce chapitre est qu'il permet de compléter les recommandations détaillées par des éléments additionnels et potentiellement bénéfiques pour la mobilité dans le quartier.

O.4.1. Une avenue Deschanel à ne pas oublier

Comme indiqué dans le cœur du rapport, les performances des transports en commun empruntant l'avenue Deschanel sont bonnes et se sont améliorées (surtout dans le sens vers l'avenue Rogier en venant du Mât de Lalaing). Les remontées de file, problématiques au premier semestre 2023, se sont réduites. Toutefois, il reste important de réfléchir à des moyens pour valoriser encore davantage la vitesse commerciale sur cet axe très emprunté. En parallèle, il permettrait aussi logiquement une plus grande fluidité automobile.

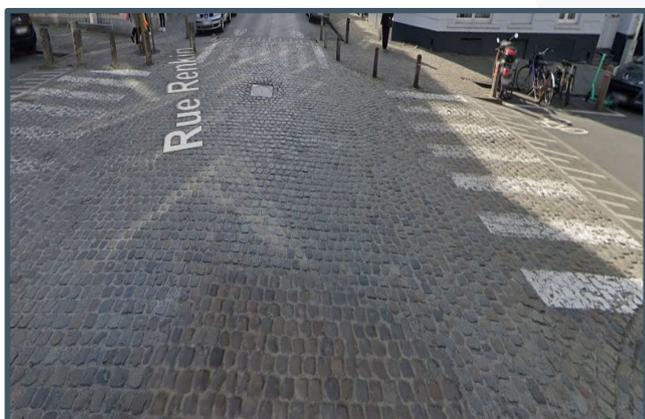
L'objectif serait de rendre l'avenue Paul Deschanel prioritaire au croisement Deschanel#Villard, donnant ainsi la priorité aux bus et aux véhicules empruntant cet axe structurant. La signalisation et les aménagements à implanter seraient très légers et peu onéreux, mais permettraient des bénéfices rapides et intéressants.

Le radar préventif placé à hauteur du n°86 indique que la V85 reste acceptable (34 km/h). Les informations fournies en continu permettront de vérifier régulièrement les vitesses pratiquées et d'éventuellement adapter les infrastructures sur un moyen terme.



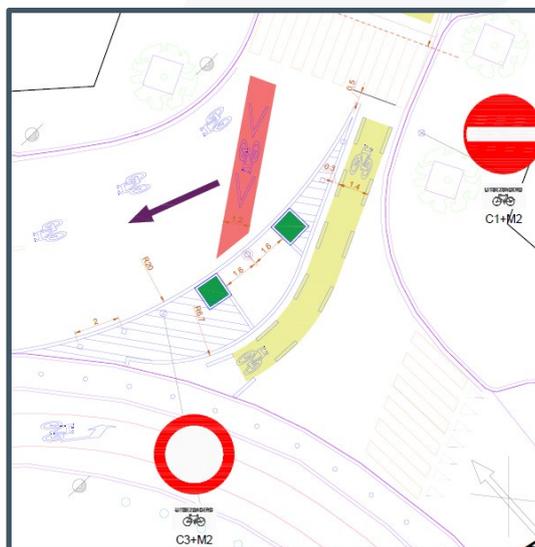
O.4.2. Un revêtement plus confortable

Les cyclistes sont importants dans la sous-mairie Royale Sainte-Marie. Leur présence, surtout en HPM, est très marquée aux abords d'école. Toutefois, surtout lors de conditions climatiques difficiles, la pratique du vélo s'avère inconfortable. C'est notamment le cas aux carrefours Rubens#Gallait, Rubens#Vondel et Rubens#Renkin où la présence de pavés rend ces passages difficiles. L'une des solutions pour améliorer la cyclabilité serait de placer des bandes confortables, permettant ainsi de limiter les à-coups et les risques de chute.



O.4.3. De la couleur

La rue Royale Sainte-Marie, étant donné sa position centrale et son rôle important dans le réseau cyclable schaarbeekoïse, dispose d'une piste cyclable bidirectionnelle en ocre depuis août 2022. Les données de comptage ont clairement prouvé que ces aménagements étaient exploités de manière importante par les cyclistes. Tout au bout de la rue de la Royale Sainte-Marie, il n'est pas rare de voir de nombreux cyclistes se diriger vers le nouveau filtre au nord-est de la place et reprendre la chaussée de Haecht. Pour matérialiser ce mouvement et assurer une visibilité, une bande rouge sera placée pour permettre une traversée souple et tranquille.



O.4.4. Création d'une zone cyclable

Pour aller encore plus loin, le concept de rue cyclable pourrait être étendu à une zone cyclable. Le concept de « rue cyclable » a été introduit dans le code de la route en 2012. Au sein de cette rue cyclable :

- La vitesse est limitée à 30 km/h.
- Le cycliste peut utiliser toute la largeur de la bande de circulation
- Les véhicules à moteur ont l'interdiction de dépasser les cyclistes (mais peuvent bien y circuler).
- Les règles de priorité s'appliquent toujours même sur le trafic motorisé.
- La mesure est matérialisée par les signaux F111 et F113.

Le principe de zone cyclable s'inscrit dans cette logique de développement. Il s'agit d'un périmètre précis, généralement entouré par des axes structurants, dans lequel l'ensemble des voiries sont définies comme « rue cyclable ».

- Cela permet des zones cyclables apaisées.
- Cela permet aux automobilistes une lecture plus facile et cohérente.
- Il y a un impact potentiel sur la sécurité routière, l'activation d'un quartier, la densité de trafic, les zones abords école et d'autres éléments de manière indirecte.

Celle-ci inclurait toutes les rues se trouvant entre la place Pogge, la rue de Jérusalem, la rue Herman et la chaussée de Haecht. Il s'agirait plus spécifiquement des rues :

1. Vogler
2. Ernest Laude
3. Jenatzy
4. Creuse
5. Joseph Brand
6. Ernest Discailles
7. La rue Henri Bergé est également comprise dans ce périmètre « zone cyclable » mais est déjà considérée comme « rue cyclable » à l'heure actuelle.

Ces rues répondant aux principaux critères permettant d'implémenter une rue cyclable :

- Nombre d'EVP limité
- Nombre de cyclistes plutôt élevé
- Largeur de voirie limitée
- Sentiment de sécurité
- Stationnement résidentiel
- Revêtement correct

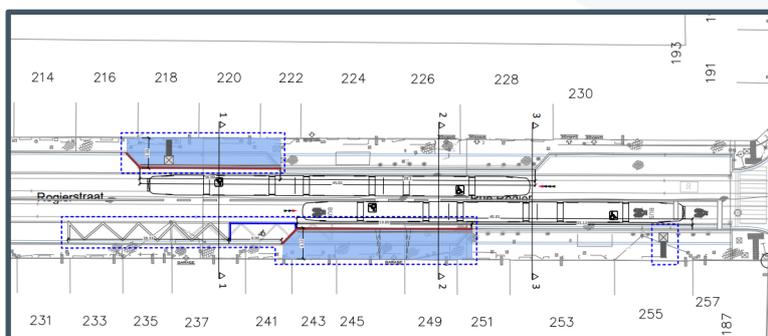


Cette création s'accompagnerait d'une signalisation adéquate et d'un marquage visuel rappelant le concept et les dispositions à prendre. Il pourrait même s'accompagner d'une colorisation des tronçons pour rendre la présence cycliste suffisamment visible et visuelle. Il s'inscrirait finalement également dans la mise en « rue cyclable » des rues Hancart et Degreef déjà approuvées par le Collège communal de Schaerbeek.

0.4.5. Un arrêt Robiano bientôt aux normes

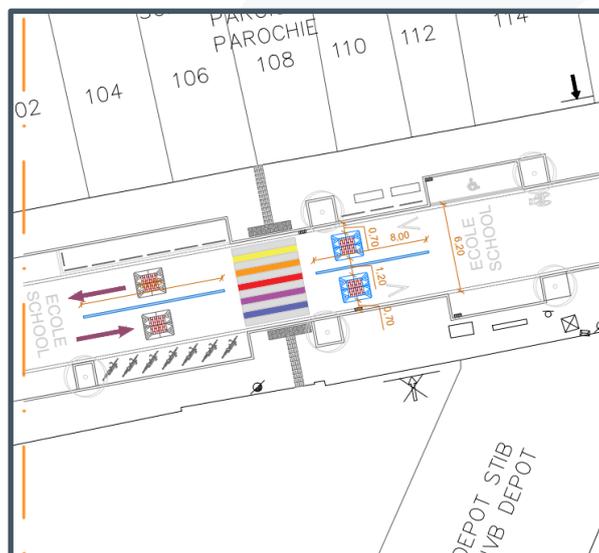
Vu l'utilisation intensive des trams 25 et 62, il est nécessaire d'aménager correctement les arrêts Robiano dans les deux sens de circulation. En effet, du fait des nouveaux trams de la STIB, il n'est pas rare de voir des portes ouvertes et donnant directement sur des places de circulation. Pa

Au premier semestre 2024, la STIB entreprendra des travaux pour rallonger ces quais et les mettre aux normes. Cela augmentera le confort des usagers de la STIB et améliorera sensiblement la sécurité autour de ces deux arrêts importants.



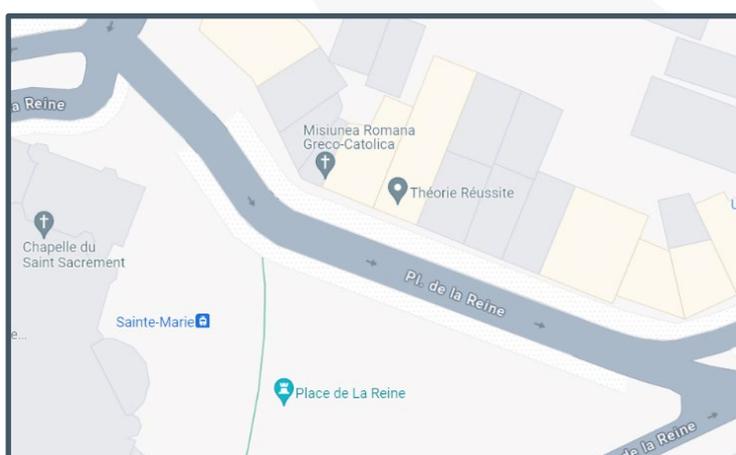
O.4.6. Des coussins berlinois pour une plus grande sécurité

À la suite d'une série de commentaires constatant des situations accidentogènes et des excès de vitesse, des coussins berlinois ont été placés en février 2024 dans le tronçon Est de la rue Rubens dans l'objectif d'améliorer la sécurité aux abords de l'école. Les coussins berlinois sont des dispositifs rectangulaires permettant de ralentir la vitesse des automobilistes tout en ne gênant pas les autres usagers de la route. Ces aménagements sont particulièrement adaptés dans les zones où la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h.



O.4.7. Un GPS un peu perdu

Les opérateurs GPS ont dû se mettre au diapason des modifications des plans de circulation en août 2022. Toutefois, il n'est pas rare de constater des erreurs et de mauvais itinéraires. En inspectant les cartes des principaux fournisseurs (GoogleMaps, Waze et OpenStreetMap), différentes erreurs ont été observées. Il s'agira par exemple de mettre à jour le filtre du nord-est de la place de la Reine ou encore de la nouvelle configuration de la place Pogge sur GoogleMaps. Pour éviter de mauvaises indications, le service Mobilité va reprendre contact avec ces opérateurs et insister pour une actualisation pleine et complète du schéma de circulation sur le territoire étudié.



O.4.8. Dérogations pour l'ABP

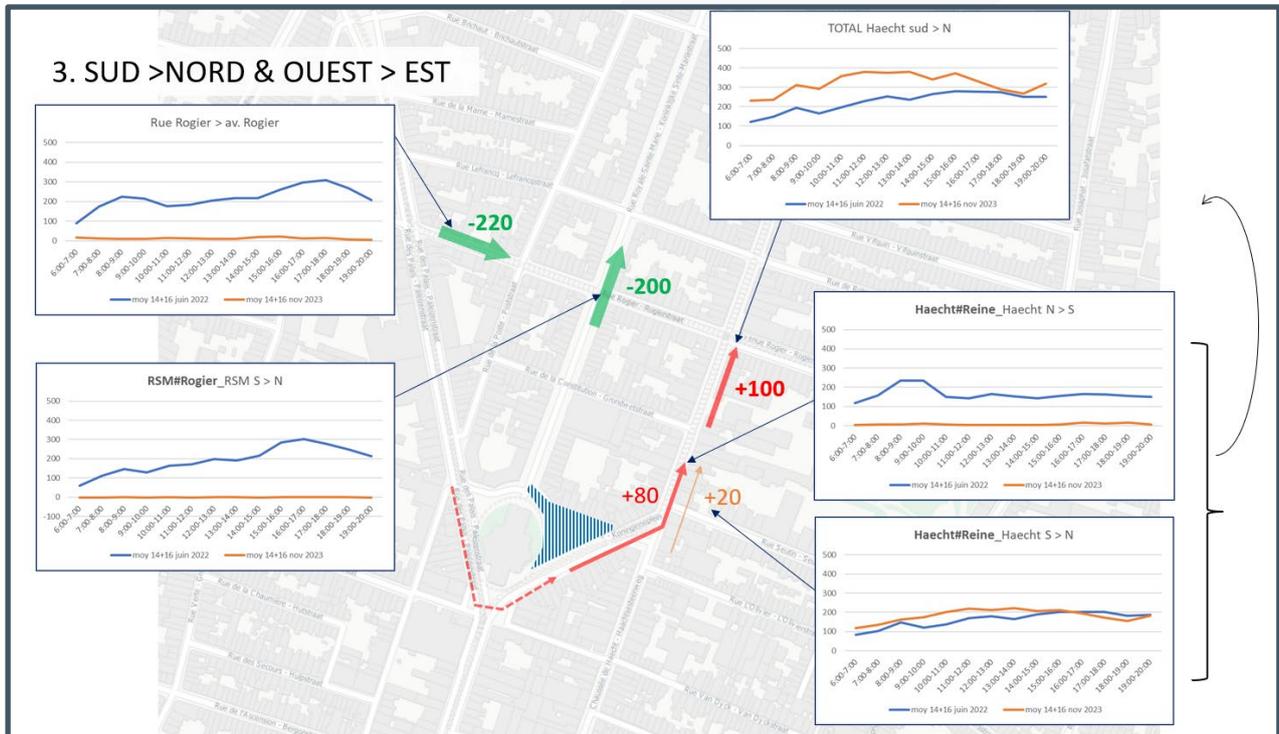
Les échanges réalisés avec les travailleurs de Bruxelles Propreté laissent observer une complexification de leur travail à la suite du nouveau plan de circulation. Il serait judicieux de fournir aux services de propreté un certain nombre de dérogations et de leur permettre d'utiliser les bande-bus au moment de la collecte et sans hypothéquer le confort des usagers des

transports en commun ainsi que les performances des lignes de bus STIB et de Lijn. Une réflexion est en cours auprès de la Région pour laquelle le service Mobilité exprime une opinion favorable.

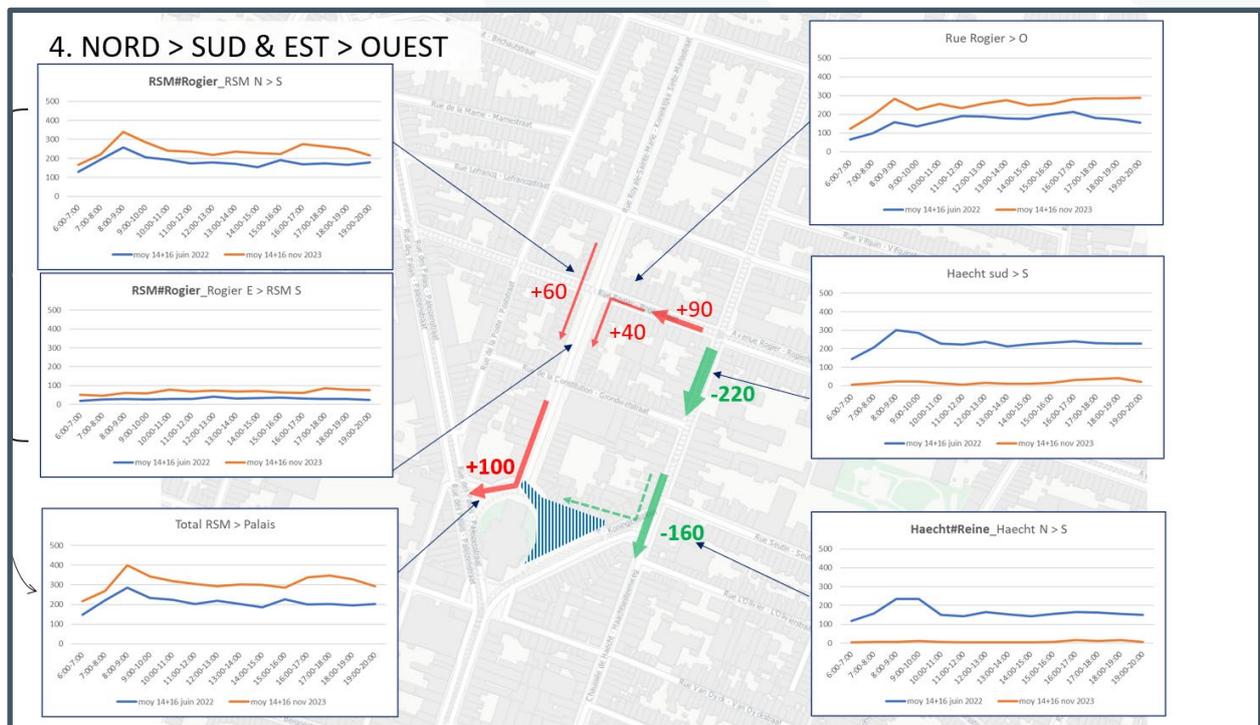
P. ANNEXES

P.1.1. Cartographies des évolutions de comptage

Le triangle Place de la Reine (D.2.1.)

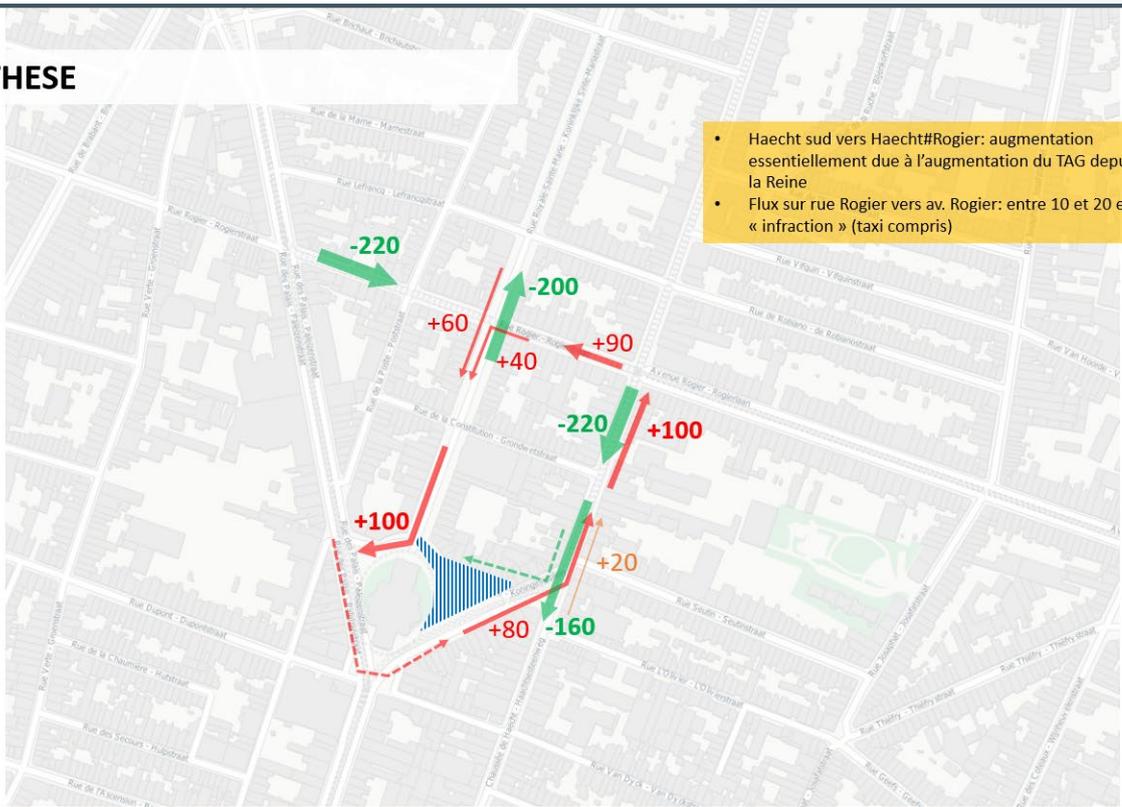


Carte représentant les flux S>N et O>E et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la place la Reine (Source : Bruxelles Mobilité).



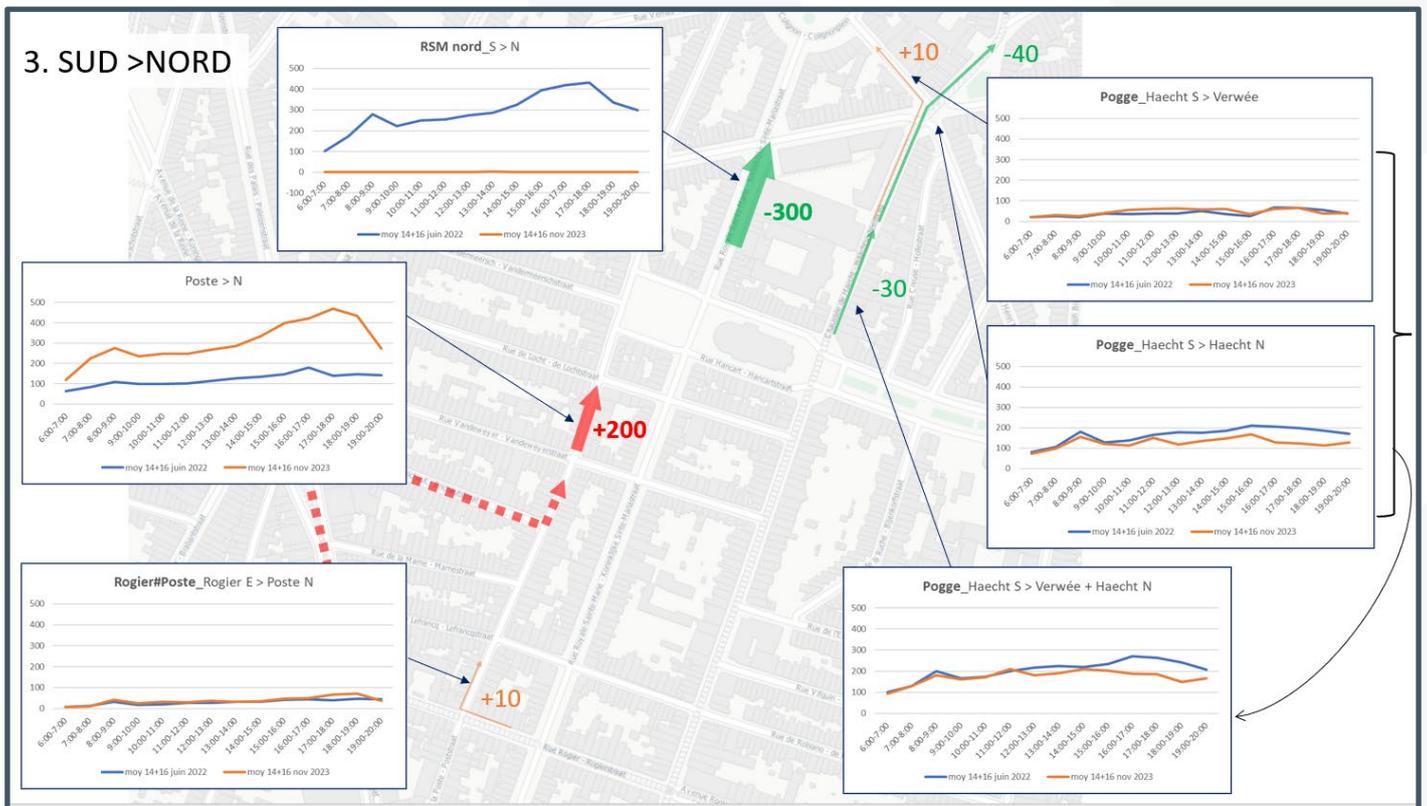
Carte représentant les flux N>S et E>O et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la place la Reine (Source : Bruxelles Mobilité).

5. SYNTHÈSE



Carte représentant la synthèse des flux S>N et O>E et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la place la Reine (Source : Bruxelles Mobilité).

Par la chaussée de Haecht et la rue Royale Sainte-Marie (D.2.2.)



Carte représentant les flux S>N et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la chaussée de Haecht et rue Royale Sainte-Marie (Source : Bruxelles Mobilité).

4. NORD > SUD



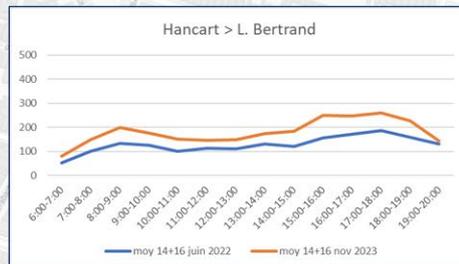
+100

-140



Carte représentant les flux N>S et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la chaussée de Haecht et rue Royale Sainte-Marie (Source : Bruxelles Mobilité).

5. EST << OUEST



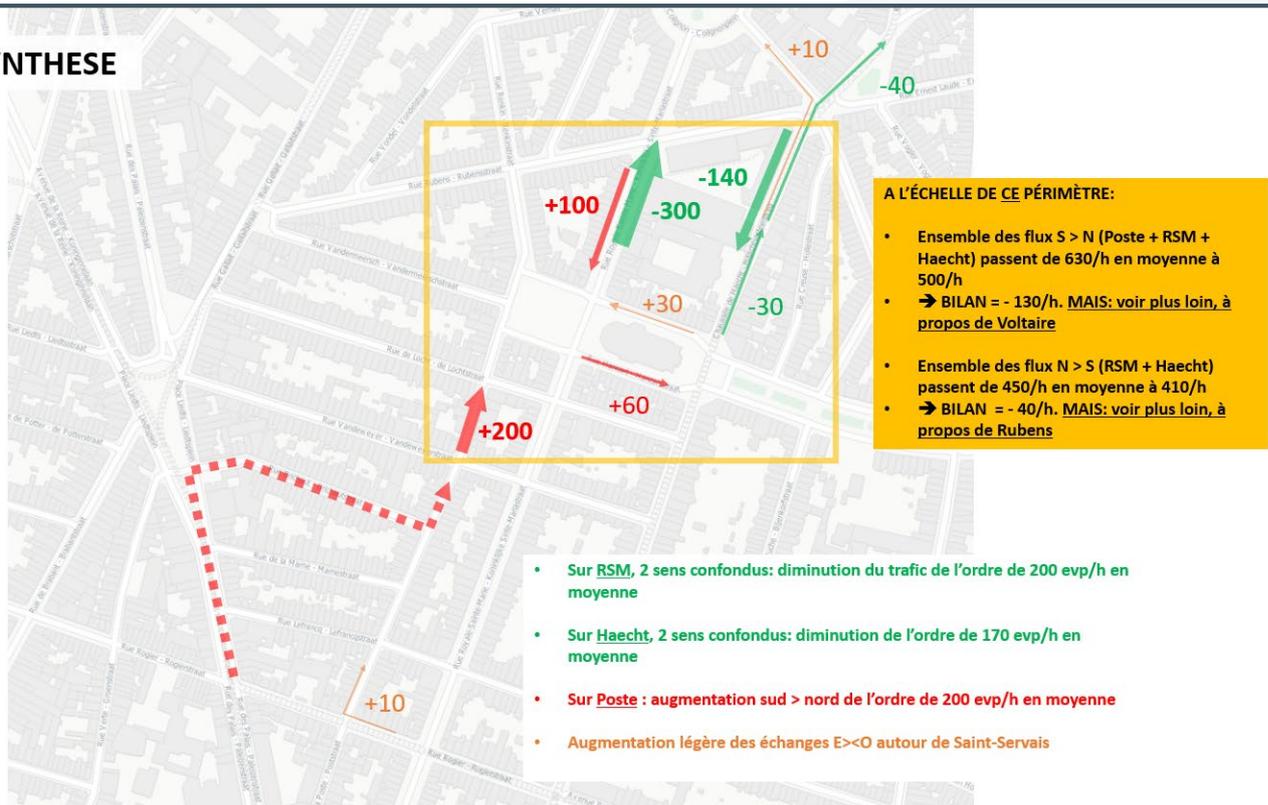
+30

+60



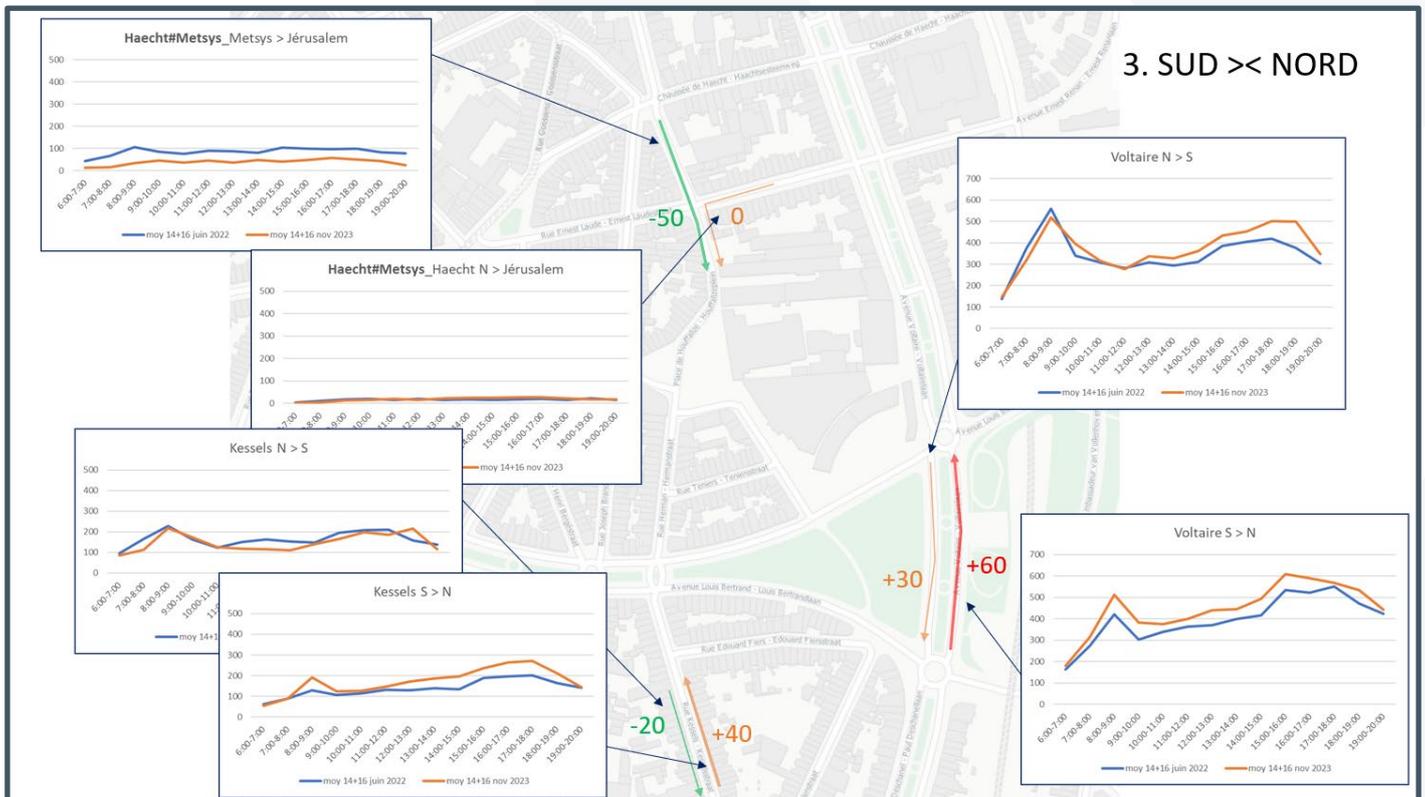
Carte représentant les flux E>O et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de l'église Saint-Servais (Source : Bruxelles Mobilité).

6. SYNTHÈSE



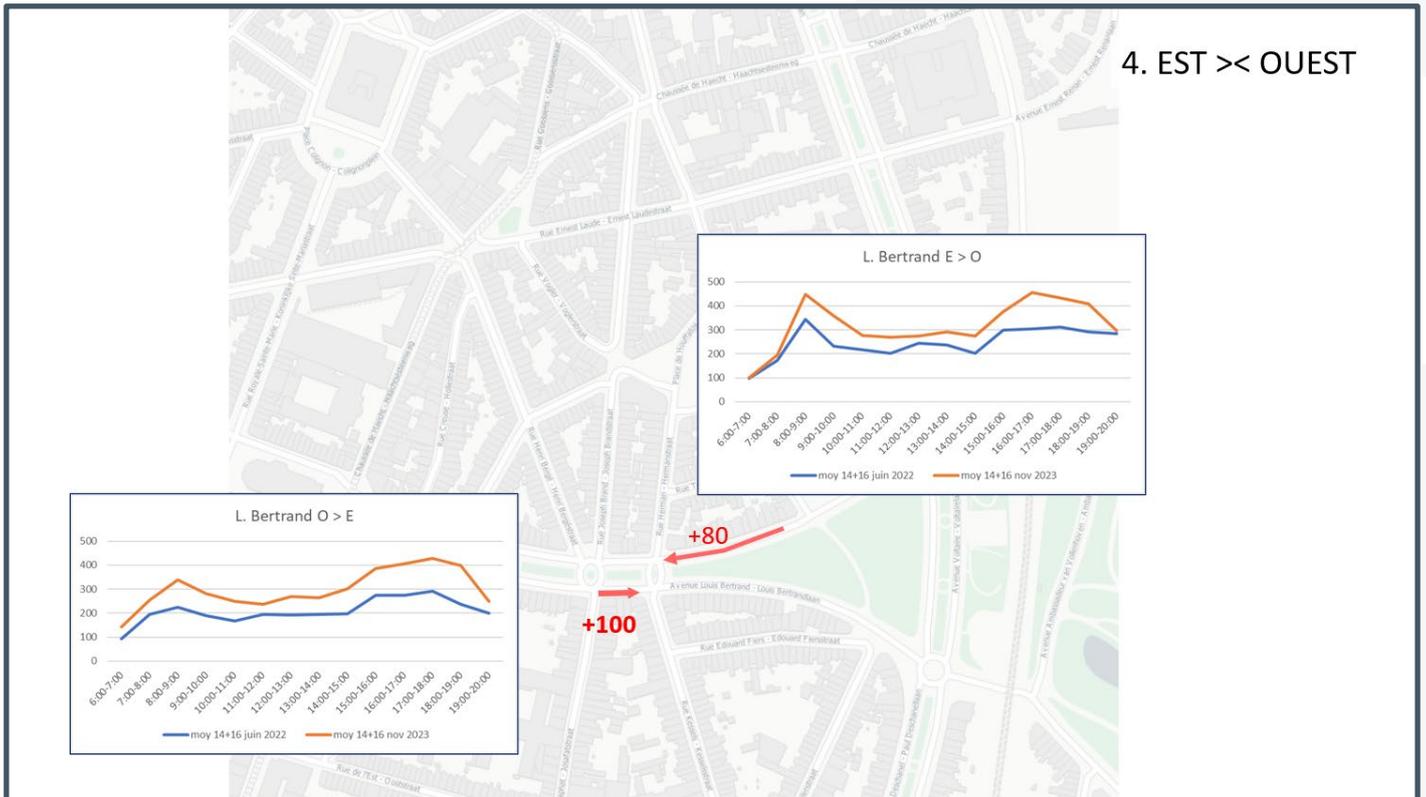
Carte représentant la synthèse des flux N><S et O><E et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la chaussée de Haecht et rue Royale Sainte-Marie (Source : Bruxelles Mobilité).

Aux abords de l'avenue Louis Bertrand et de l'avenue Voltaire (D.2.3.)



Carte représentant les flux N><S et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de l'avenue Louis Bertrand et l'avenue Voltaire (Source : Bruxelles Mobilité).

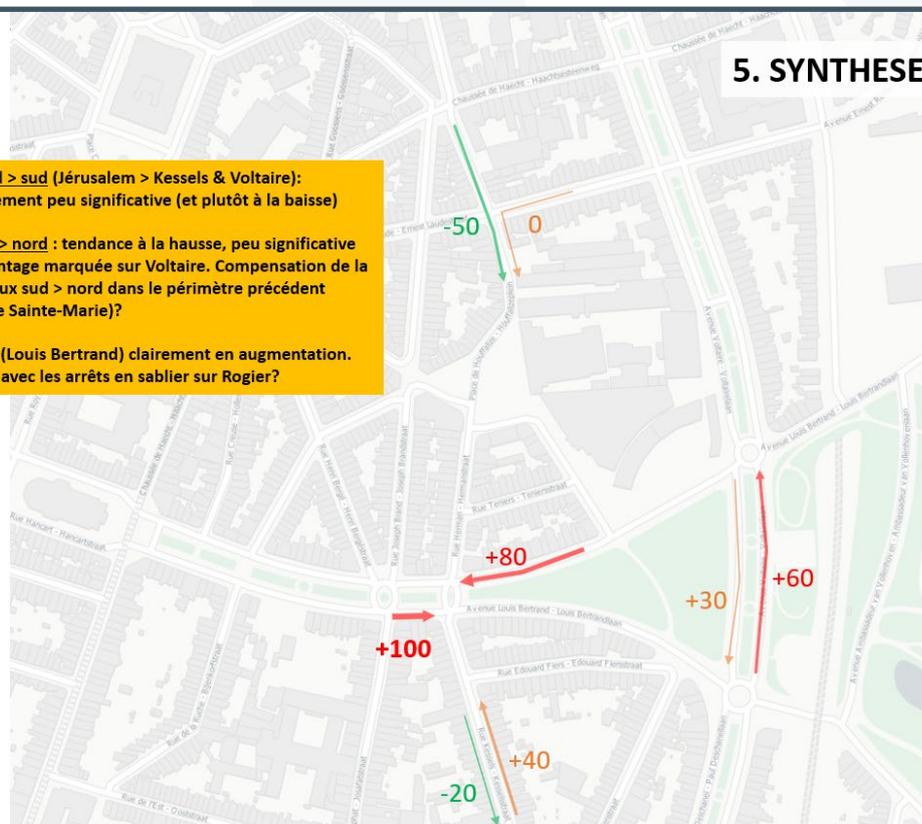
4. EST <> OUEST



Carte représentant les flux O>E et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de l'avenue Louis Bertrand et l'avenue Voltaire (Source : Bruxelles Mobilité).

5. SYNTHÈSE

- Dans le sens nord > sud (Jérusalem > Kessels & Voltaire): évolution globalement peu significative (et plutôt à la baisse)
- Dans le sens sud > nord : tendance à la hausse, peu significative sur Kessels, davantage marquée sur Voltaire. Compensation de la diminution des flux sud > nord dans le périmètre précédent (autour de Royale Sainte-Marie)?
- Flux est <> ouest (Louis Bertrand) clairement en augmentation. Explication? Lien avec les arrêts en sablier sur Rogier?



Carte représentant la synthèse des flux N><S et O><E et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de l'avenue Louis Bertrand et l'avenue Voltaire (Source : Bruxelles Mobilité).

Autour de la place Pogge (D.2.4.)

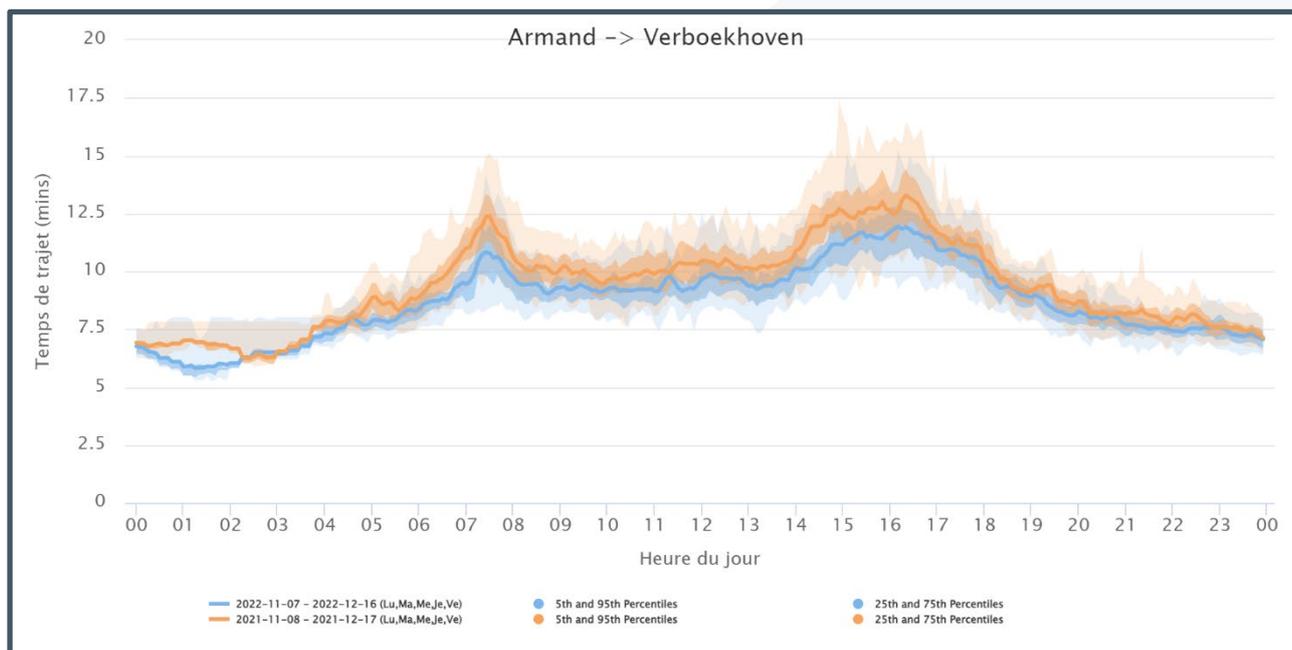


Carte représentant les flux E>O et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la place Pogge (Source : Bruxelles Mobilité).



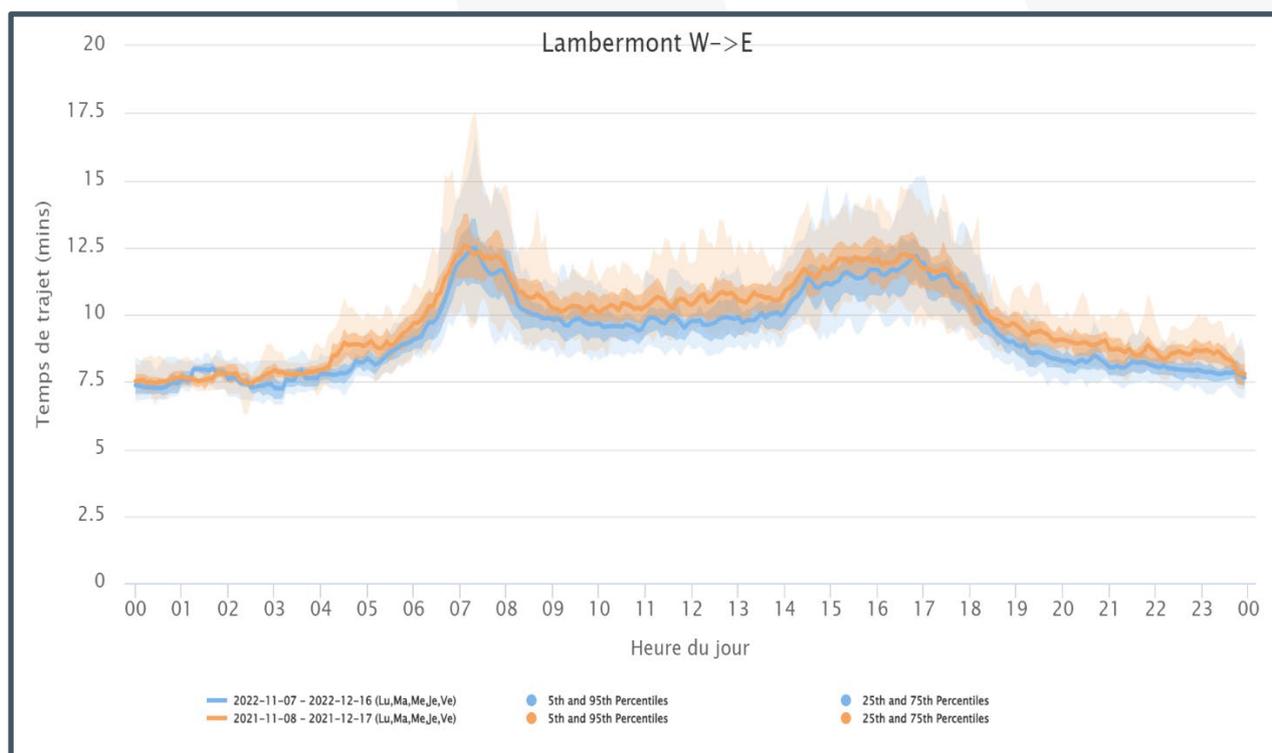
Carte représentant les flux O>E et leur évolution entre juin 2022 et novembre 2022 autour de la place Pogge (Source : Bruxelles Mobilité).

Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe N>S de l'Avenue Voltaire et Deschanel entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité).
 La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

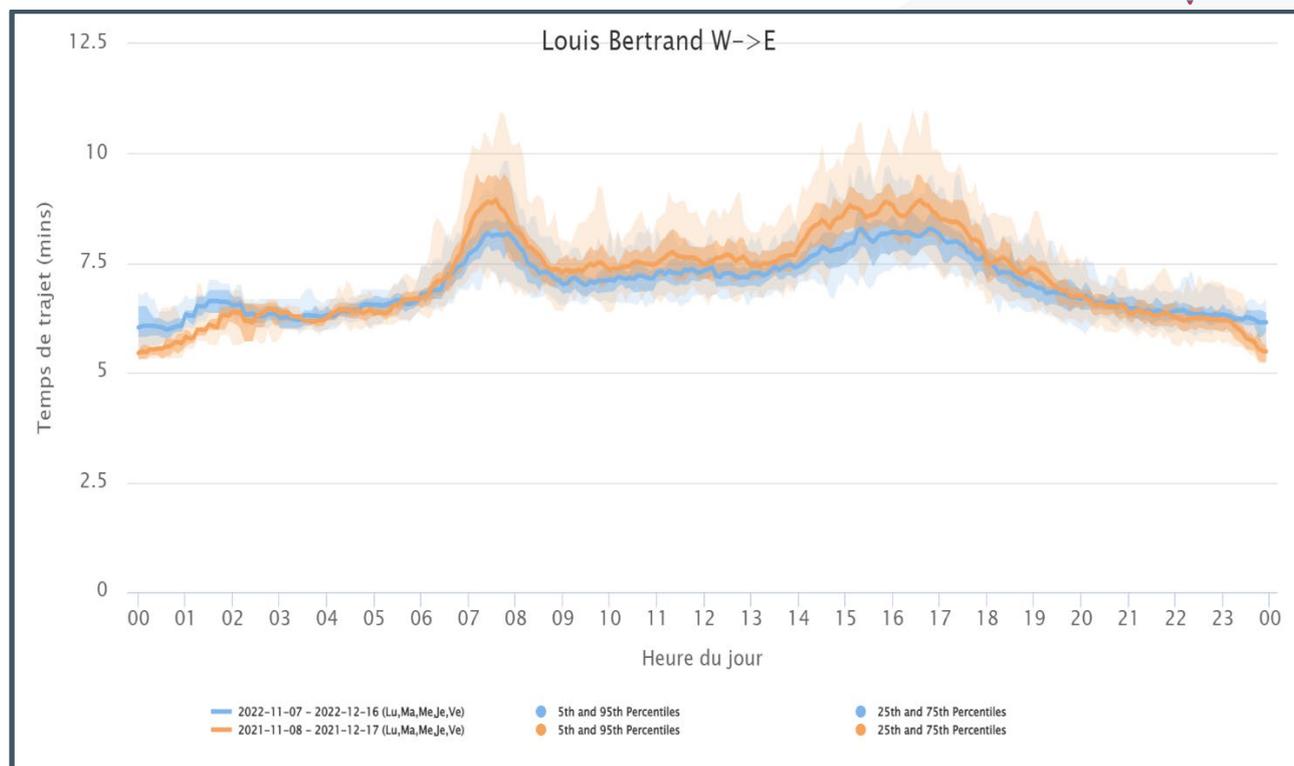


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe S>N de l'Avenue Voltaire et Deschanel entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité).
 La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

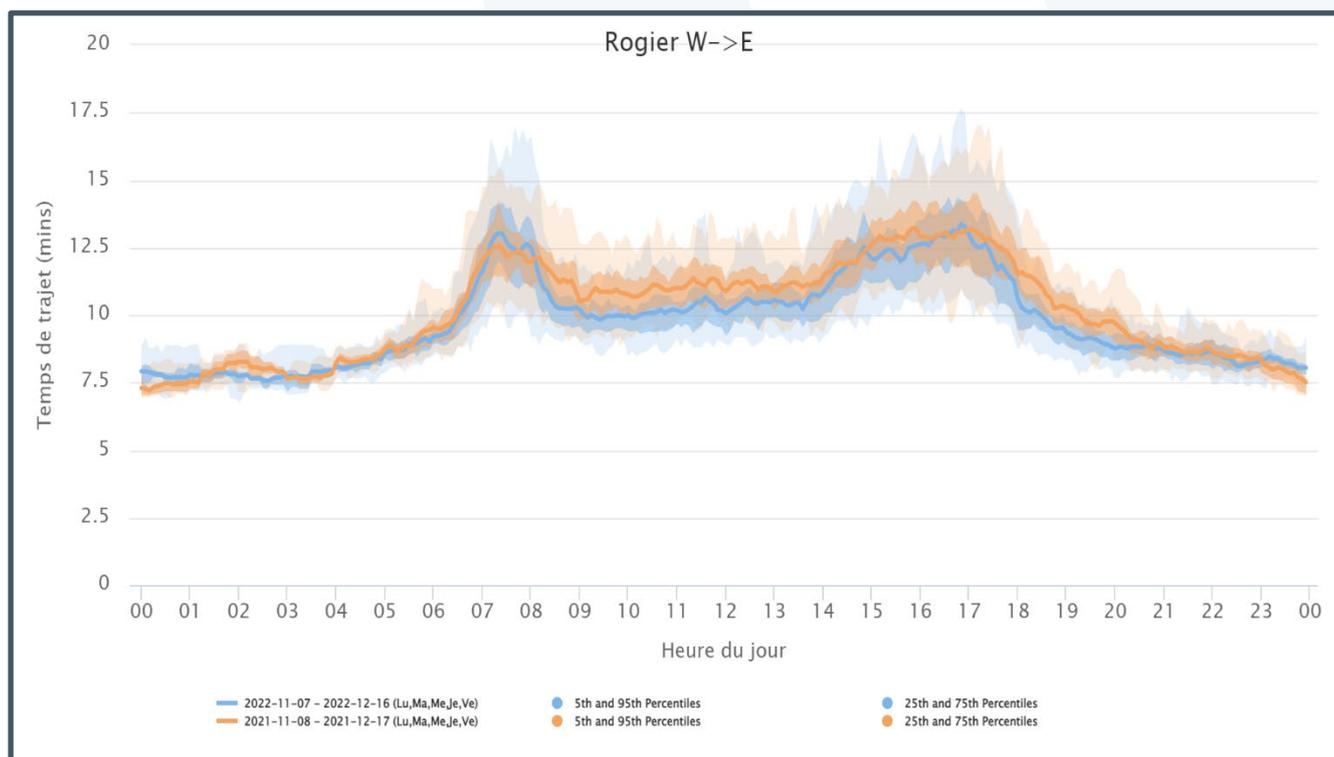
A travers l'avenue Louis Bertrand (E.2.2.) – Axe Ouest - Est



Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe O>E du boulevard Lambermont entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

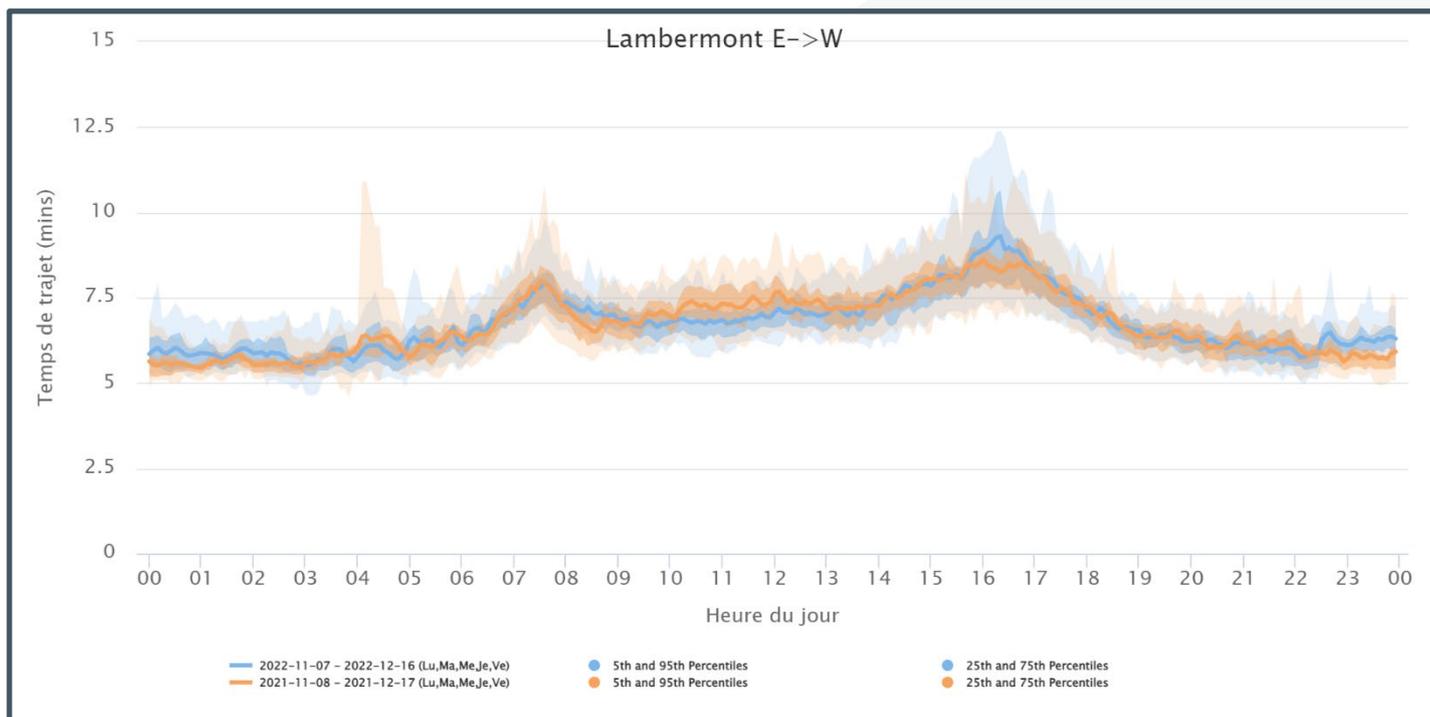


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe O>E de l'avenue Louis Bertrand entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

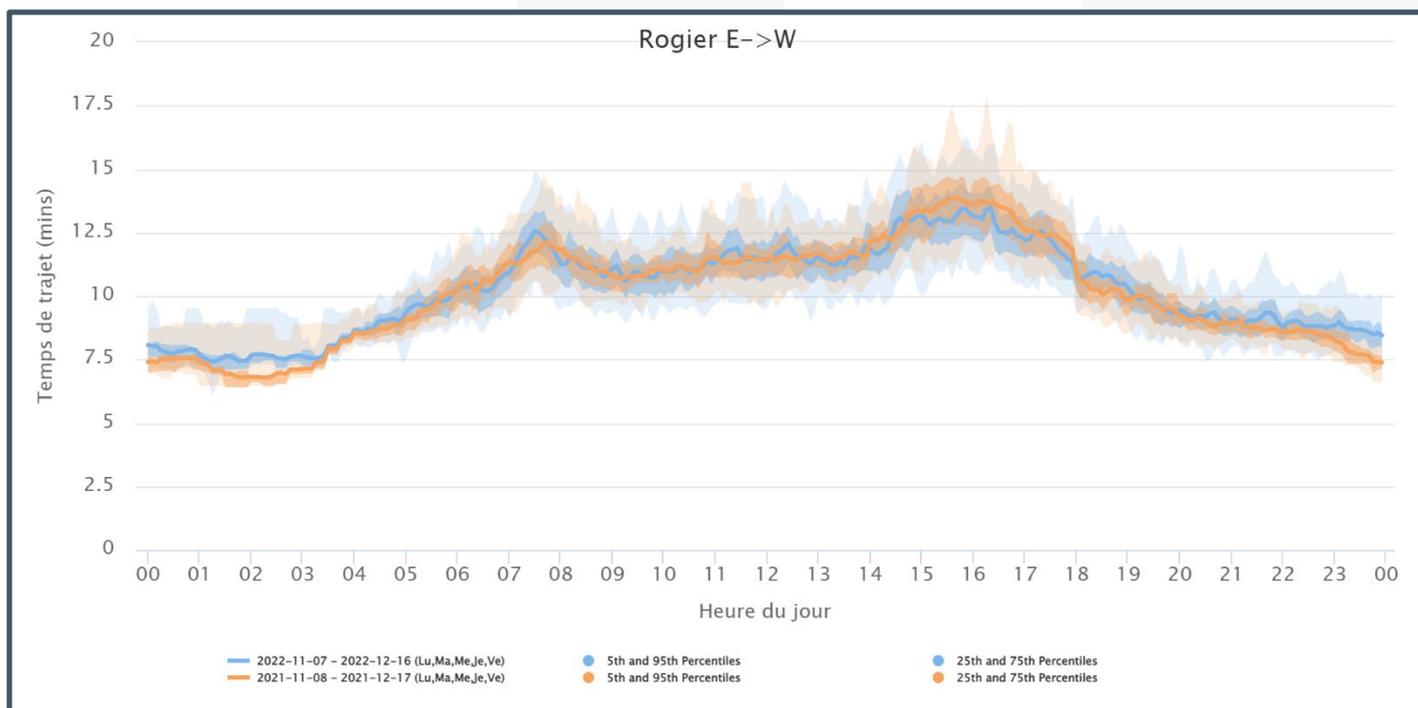


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe O>E de l'avenue Rogier entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

A travers l'avenue Louis Bertrand (E.2.2.) – Axe Est - Ouest

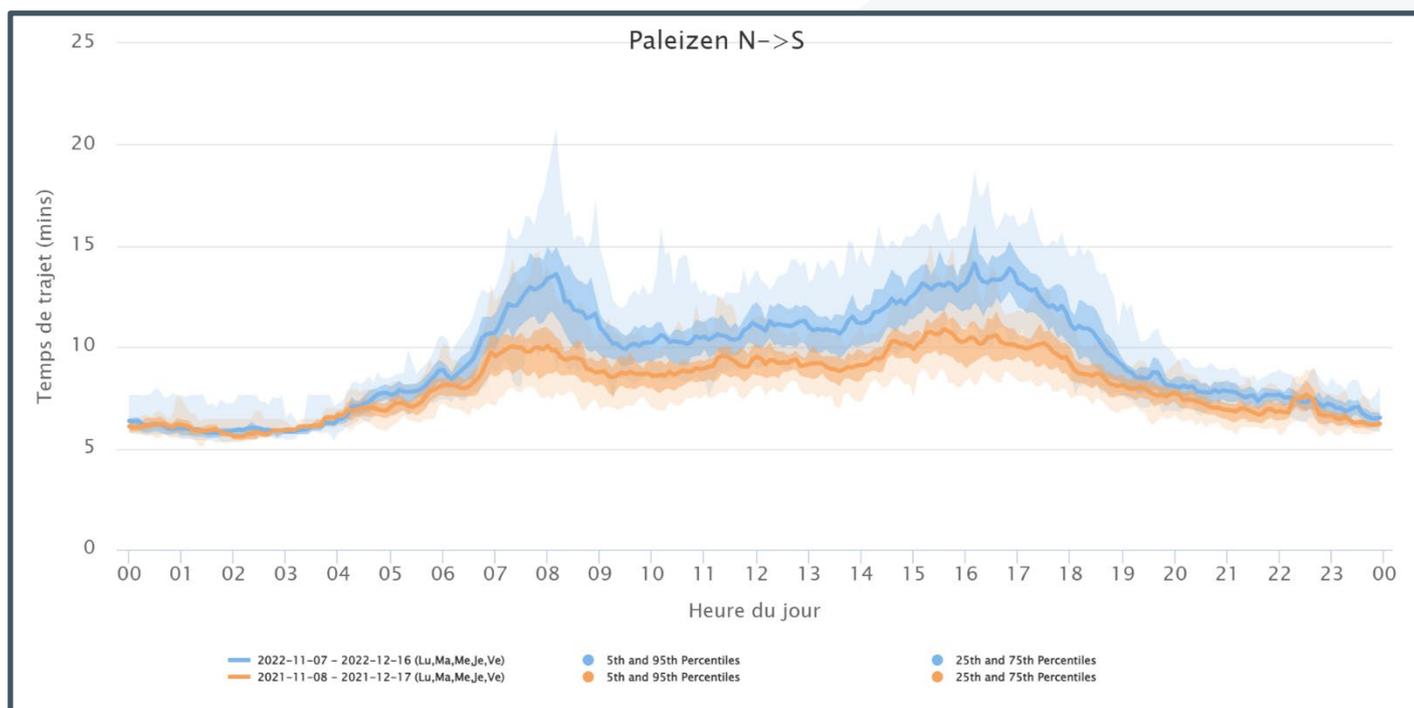


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe E>O du boulevard Lambermont entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

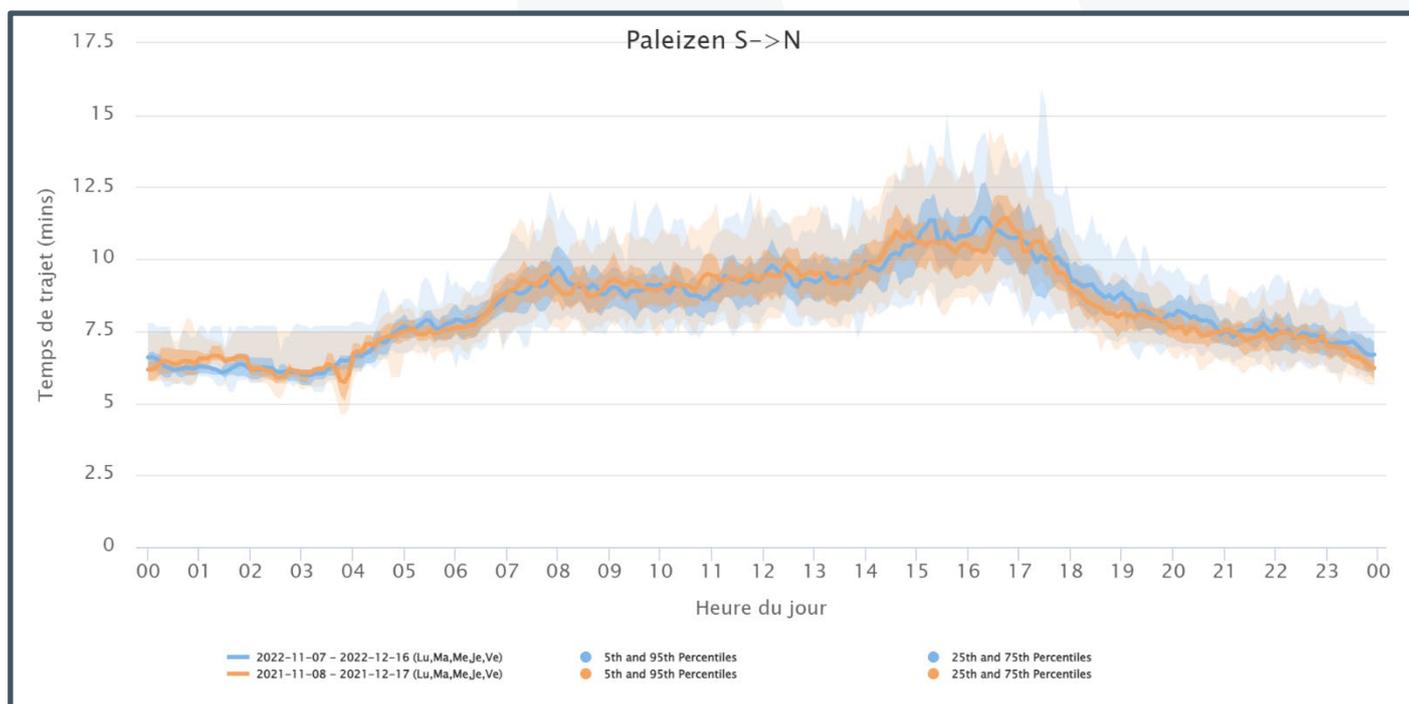


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe E>O de l'avenue Rogier entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

Par la rue des Palais (E.2.3.)

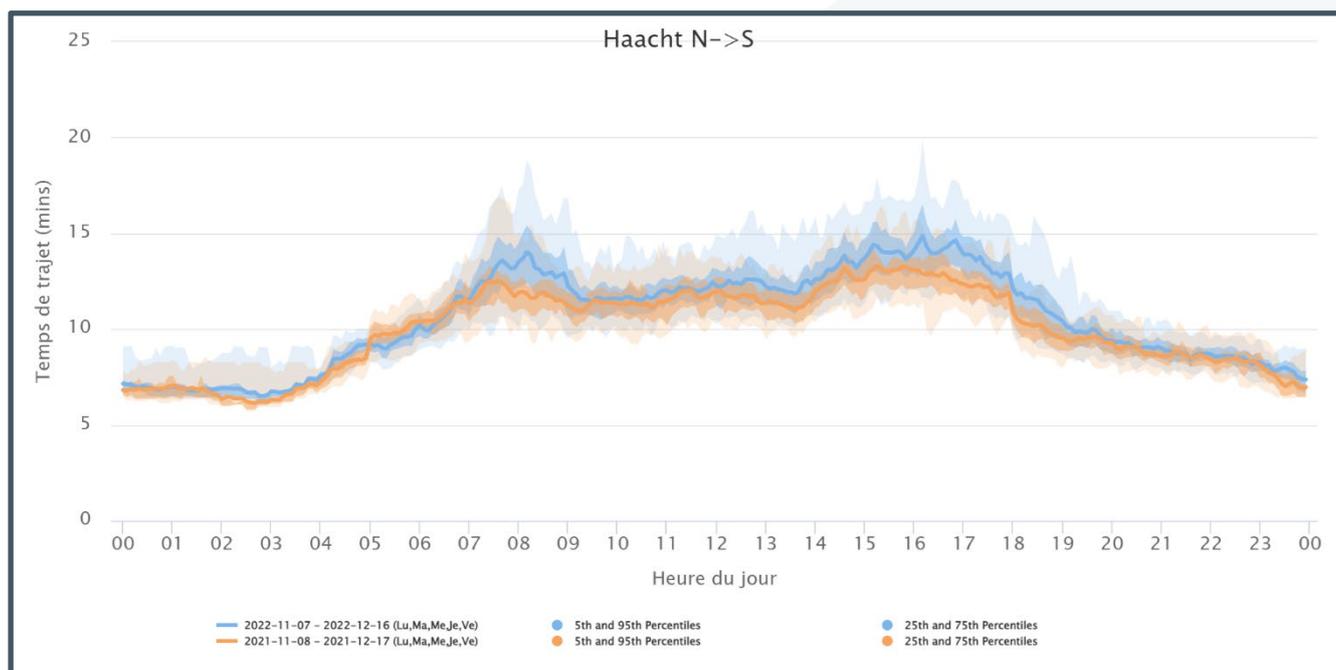


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe N>S de la rue des Palais entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

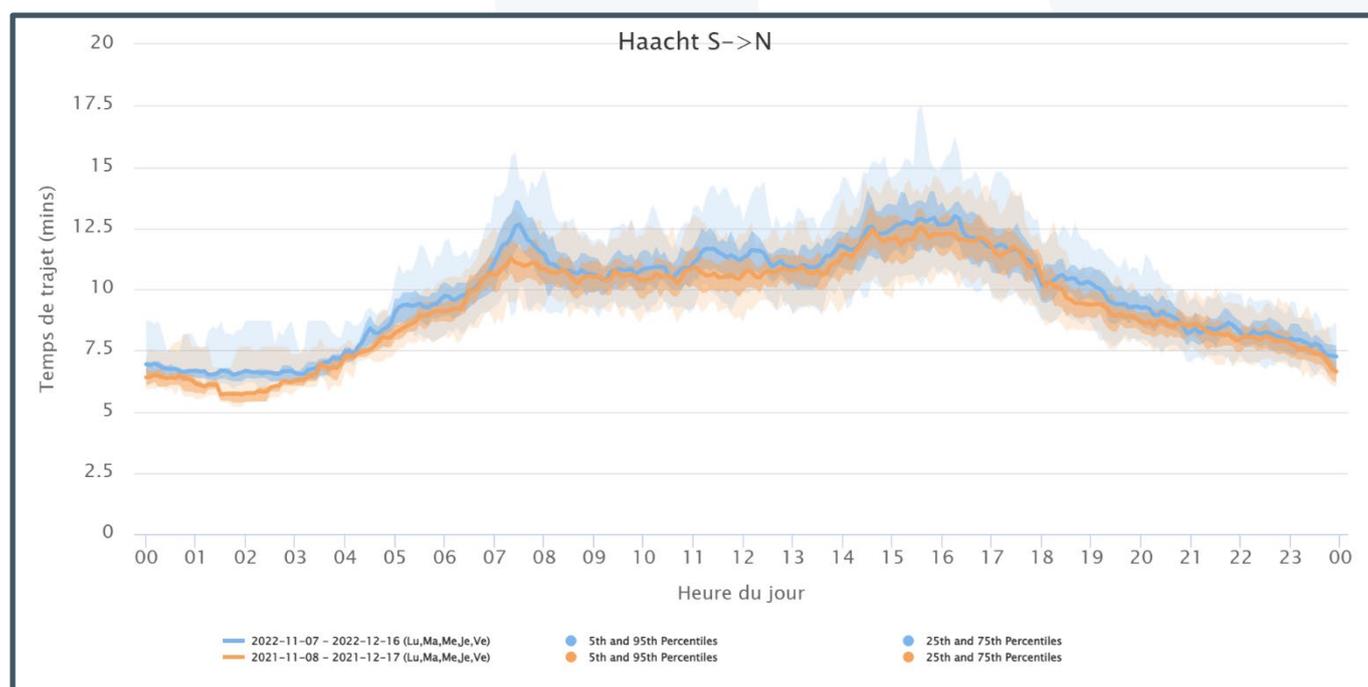


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe S>N de la rue des Palais entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

La Chaussée de Haecht (E.2.4.)

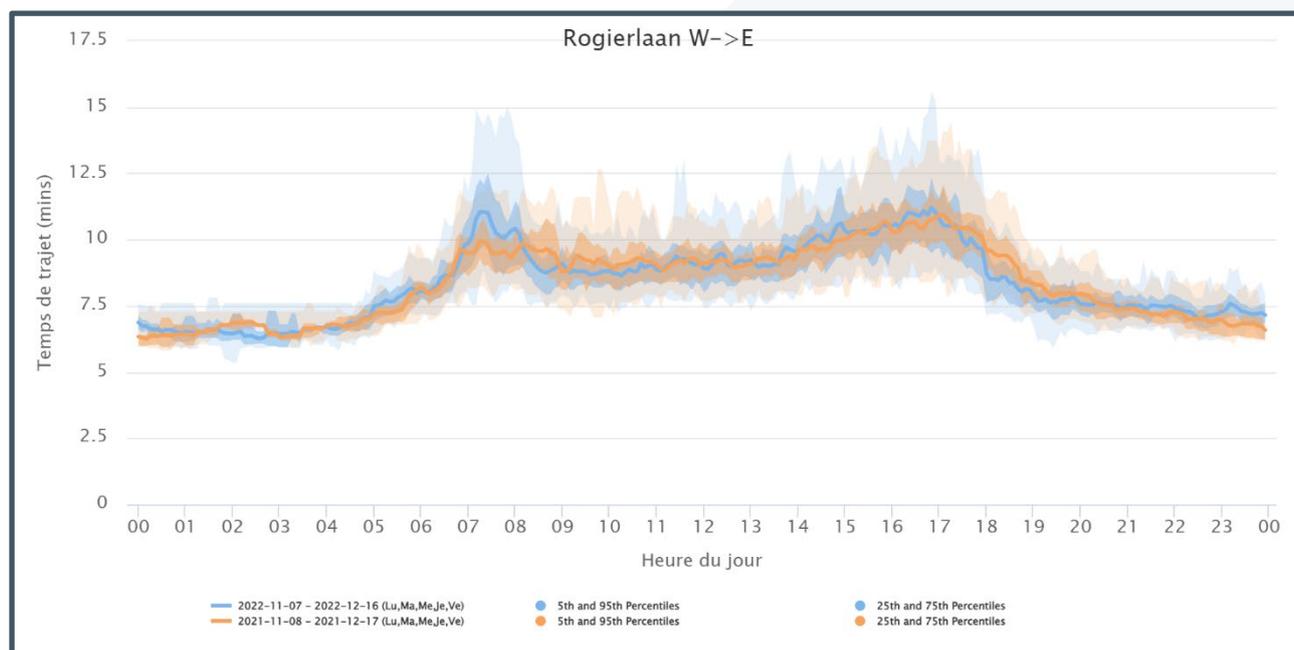


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe N>S de la chaussée de Haecht entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

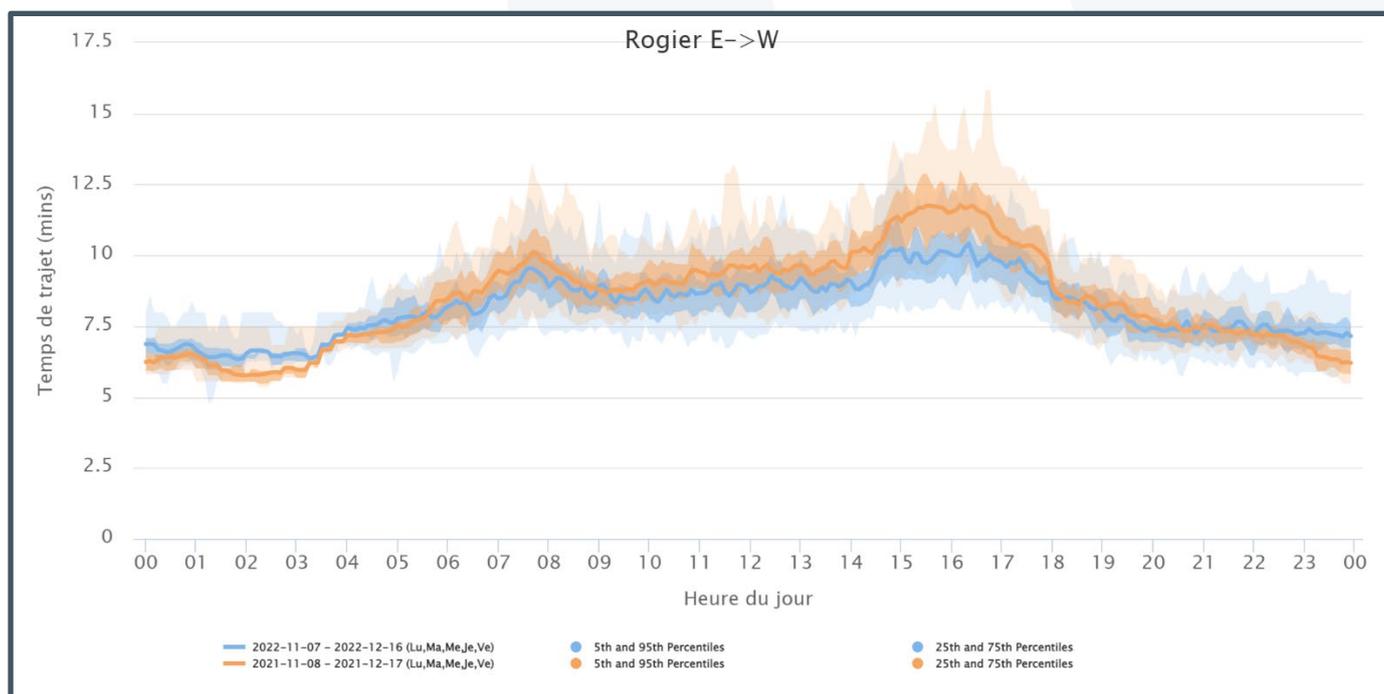


Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe S>N de la chaussée de Haecht entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

Rejoindre Meiser par la rue Rogier et l'avenue Rogier (E.2.5.)



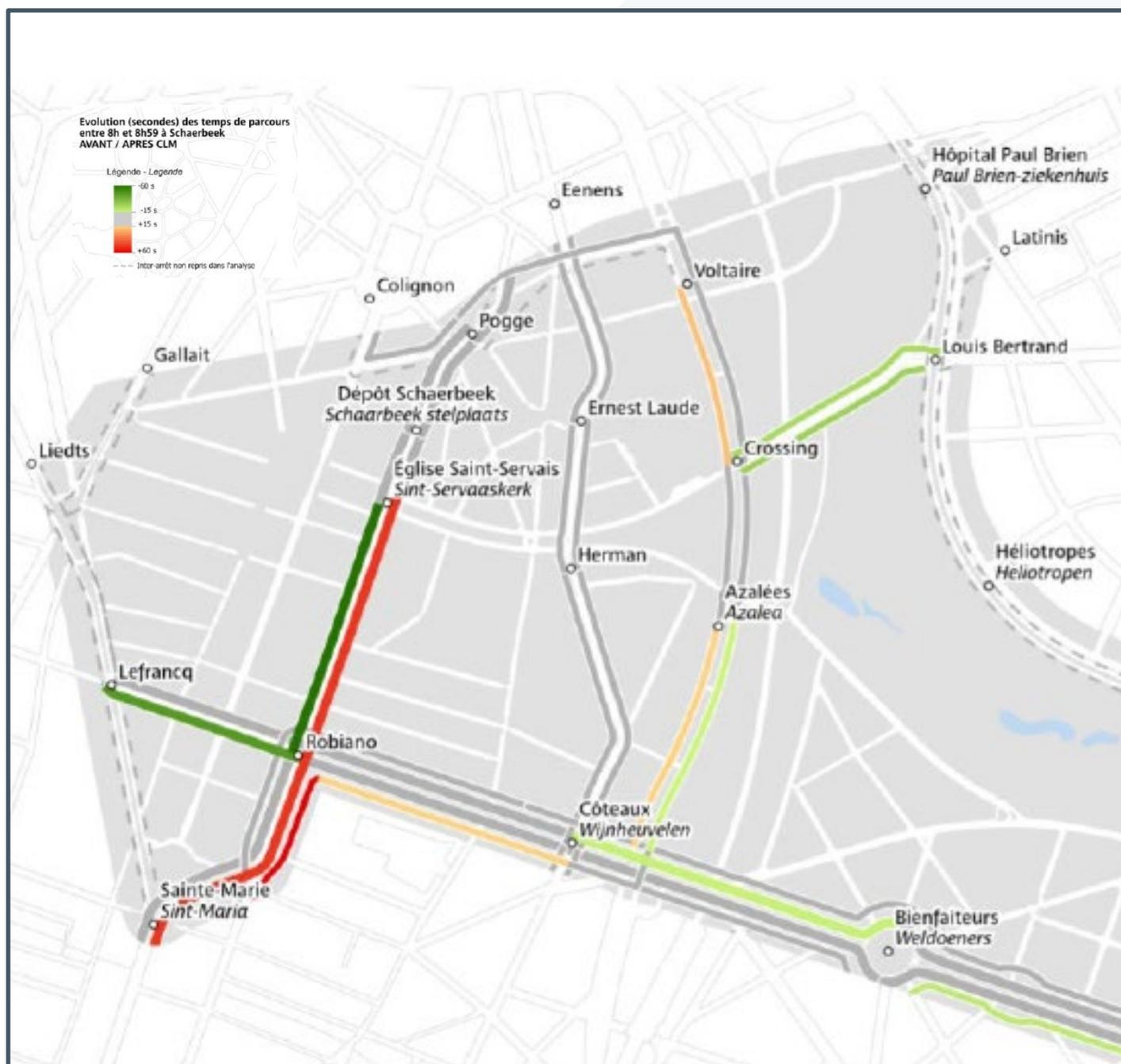
Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe O>E de l'avenue Rogier entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.



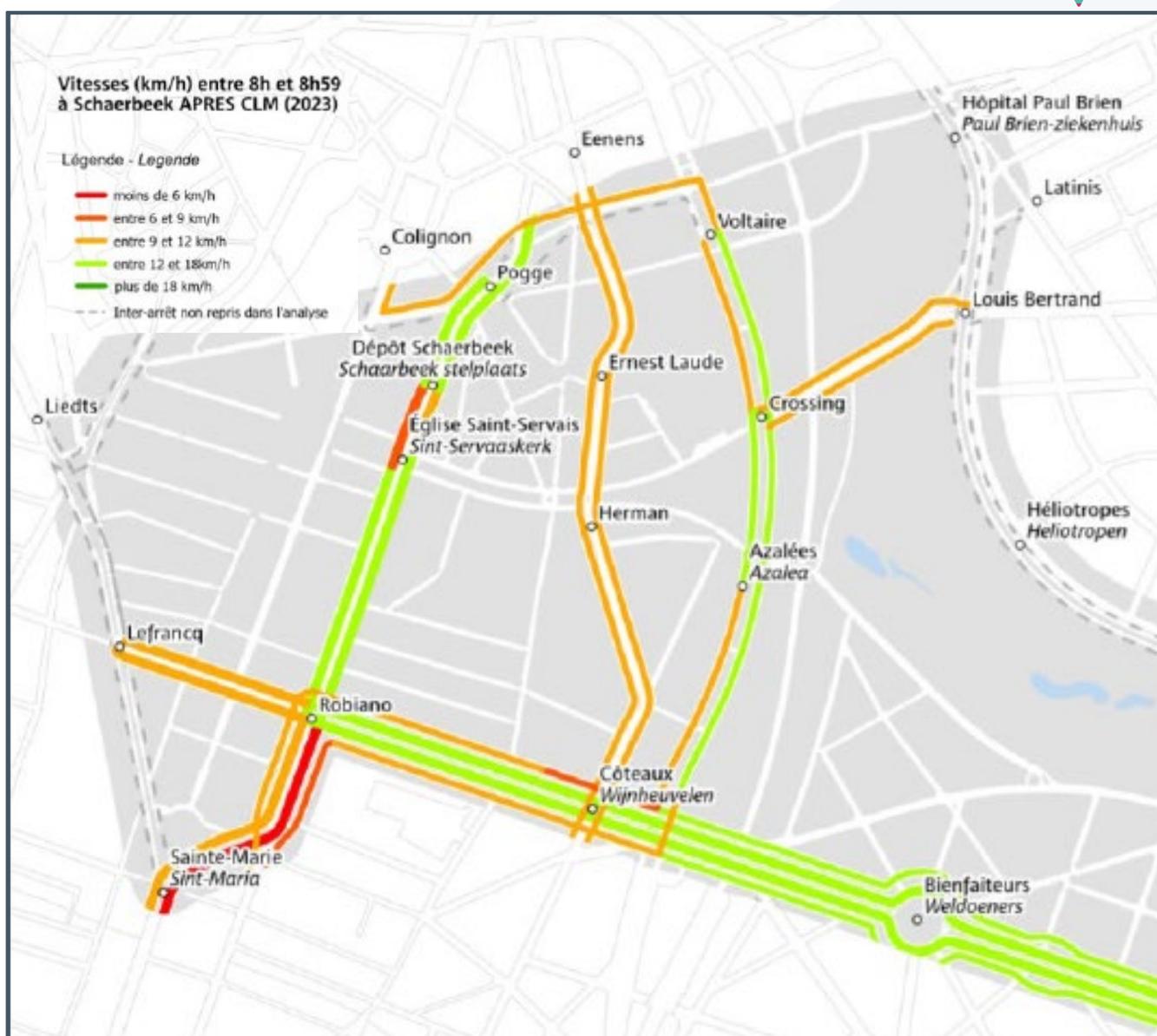
Graphique représentant l'évolution du temps de trajet en moyenne sur l'axe E>O de l'avenue Rogier entre 2021 et 2022 (Source : Bruxelles Mobilité). La couleur orange présente l'année 2021 et la couleur bleue expose les données 2022.

P.1.3. Cartographies des données STIB

Résultats en heure de pointe matin

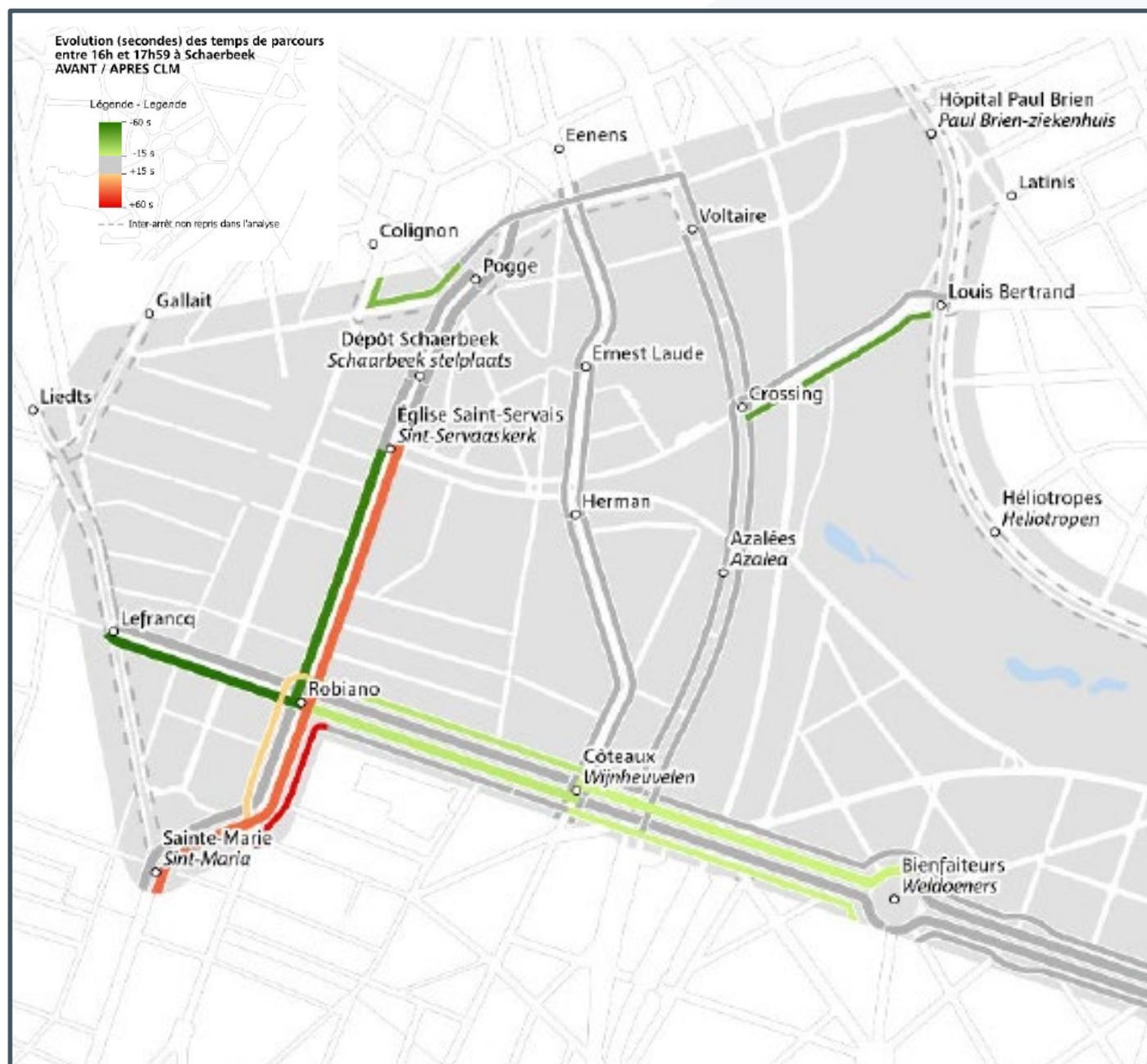


Carte représentant l'évolution des temps de parcours en heure de pointe du matin sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maille. Veuillez-vous référer la légende en haut à droite pour l'interprétation des résultats (Source : STIB).

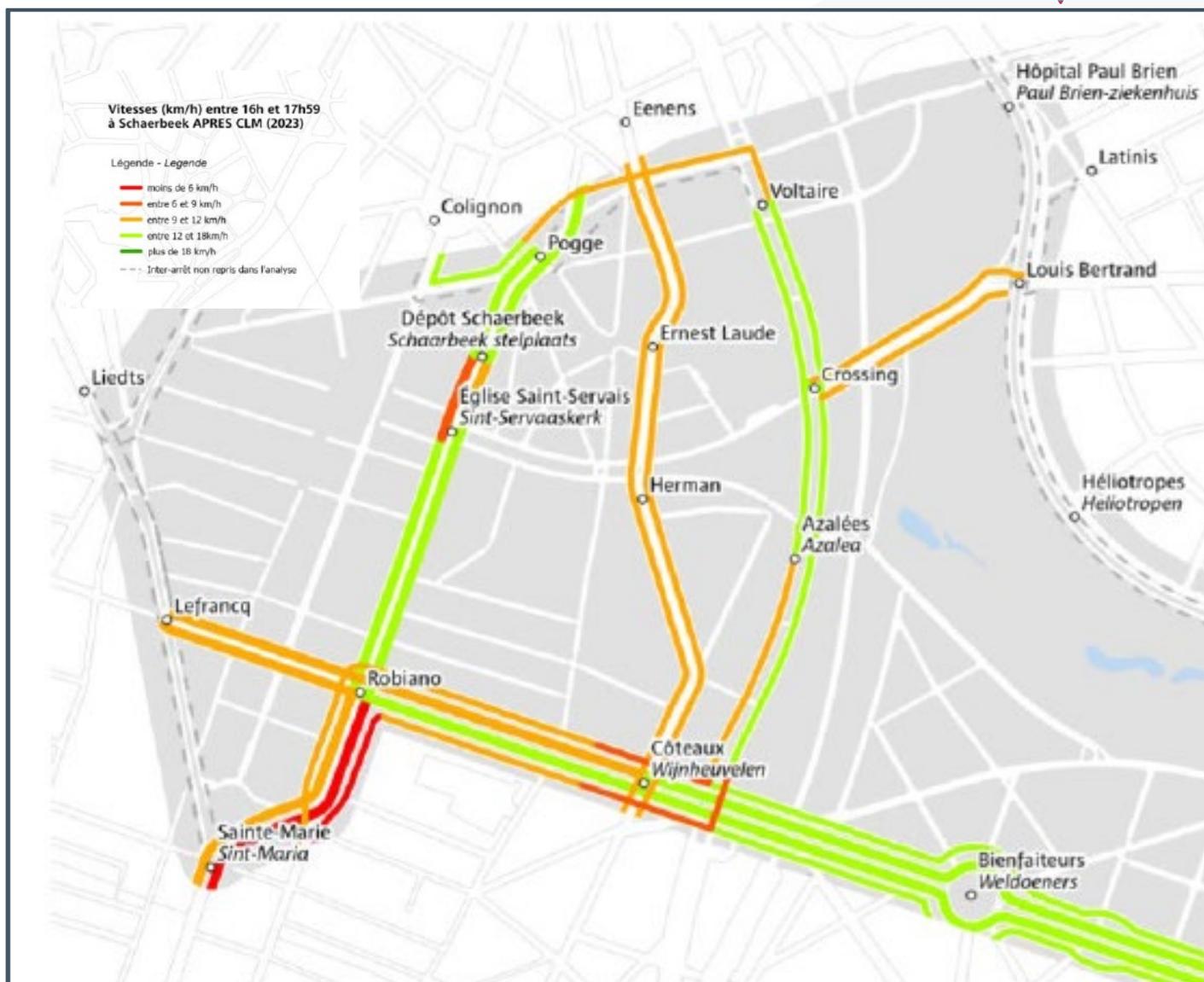


Carte représentant la vitesse kilométrique moyenne en heure de pointe du matin sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maille. Veuillez-vous référer la légende en haut à droite pour l'interprétation des résultats (Source : STIB).

Résultats en heure de pointe soir

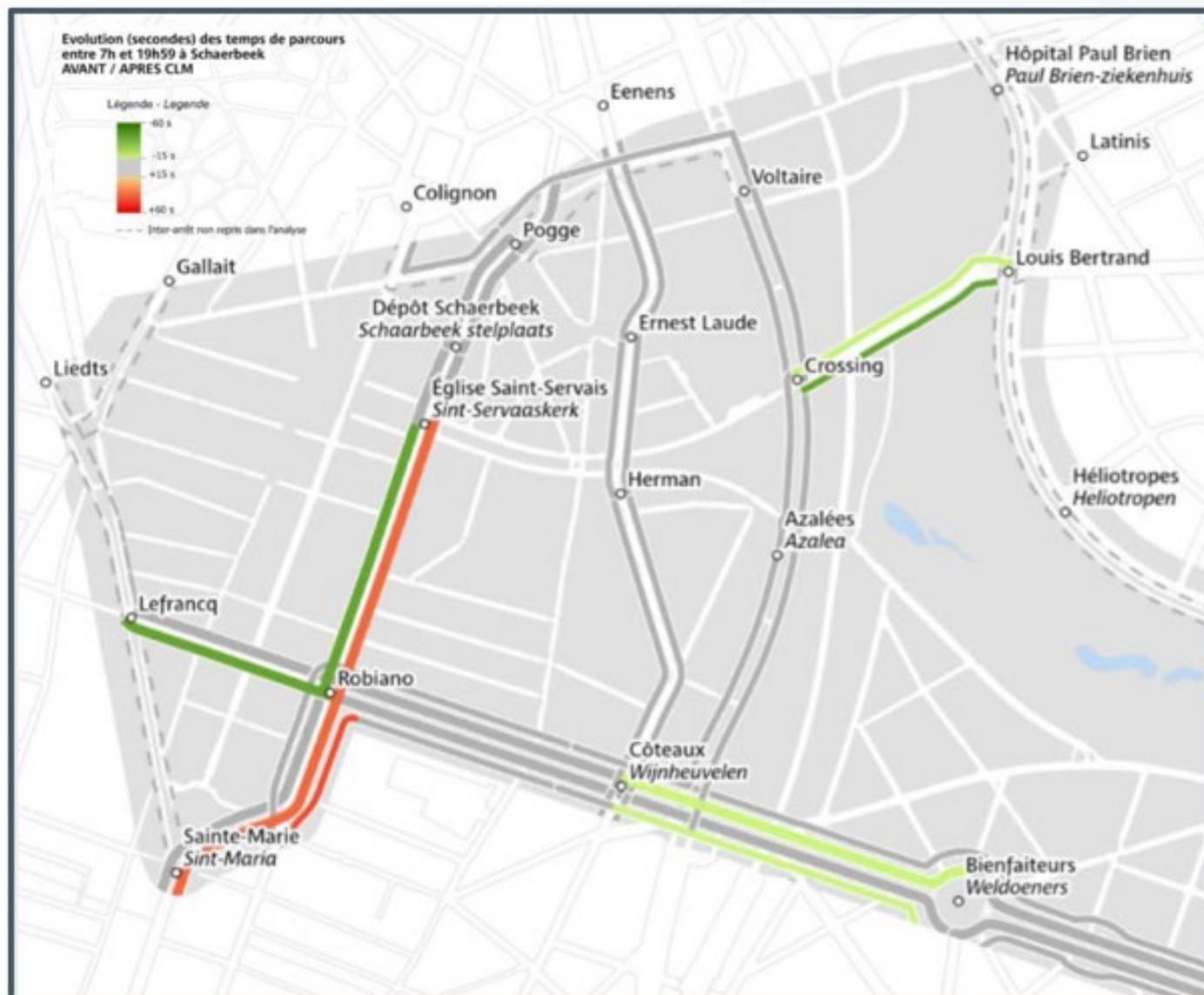


Carte représentant l'évolution des temps de parcours en heure de pointe du soir sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maille. Veuillez-vous référer la légende en haut à droite pour l'interprétation des résultats (Source : STIB).

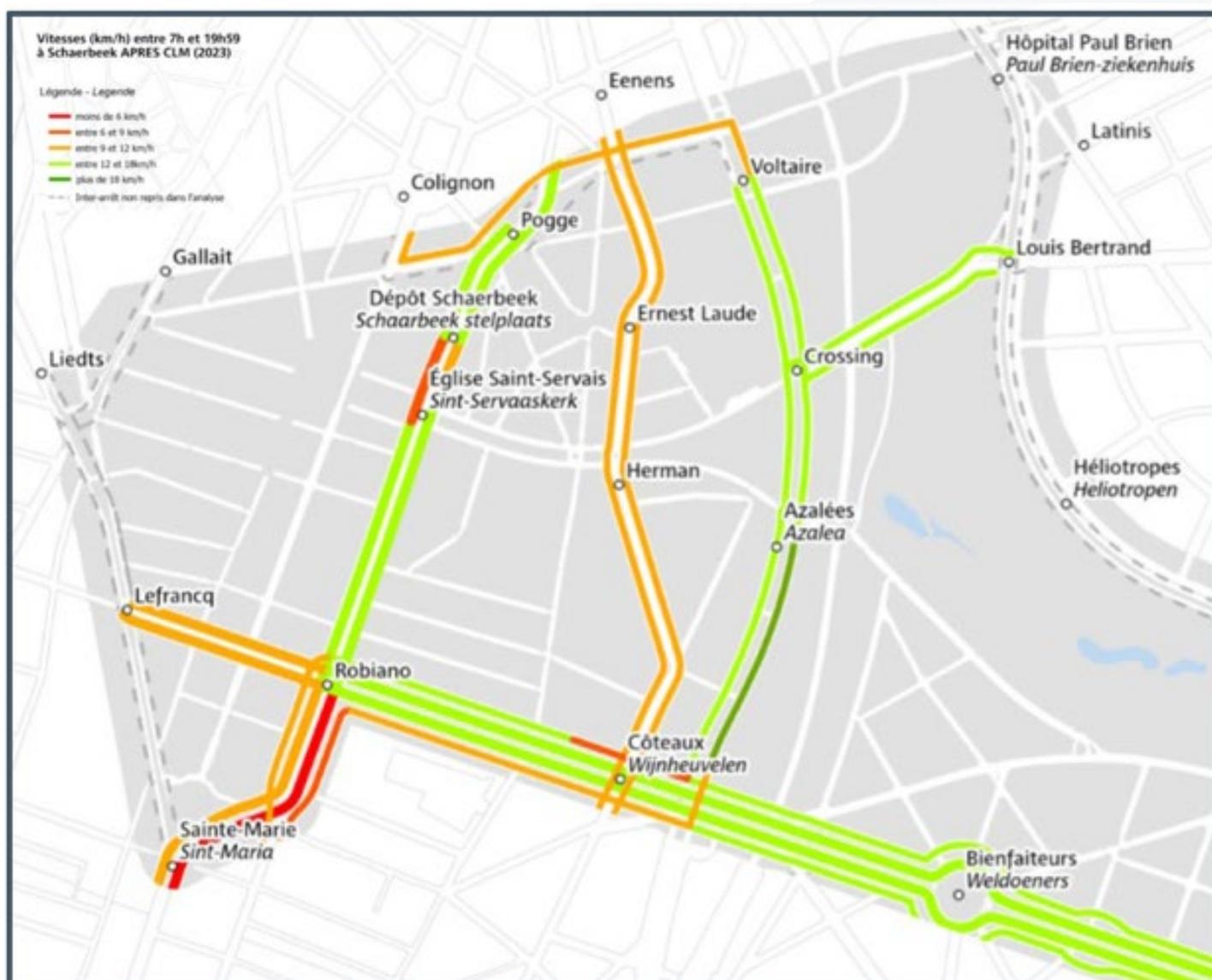


Carte représentant la vitesse kilométrique moyenne en heure de pointe du soir sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maille. Veuillez-vous référer la légende en haut à droite pour l'interprétation des résultats (Source : STIB).

Résultats sur l'ensemble de la journée

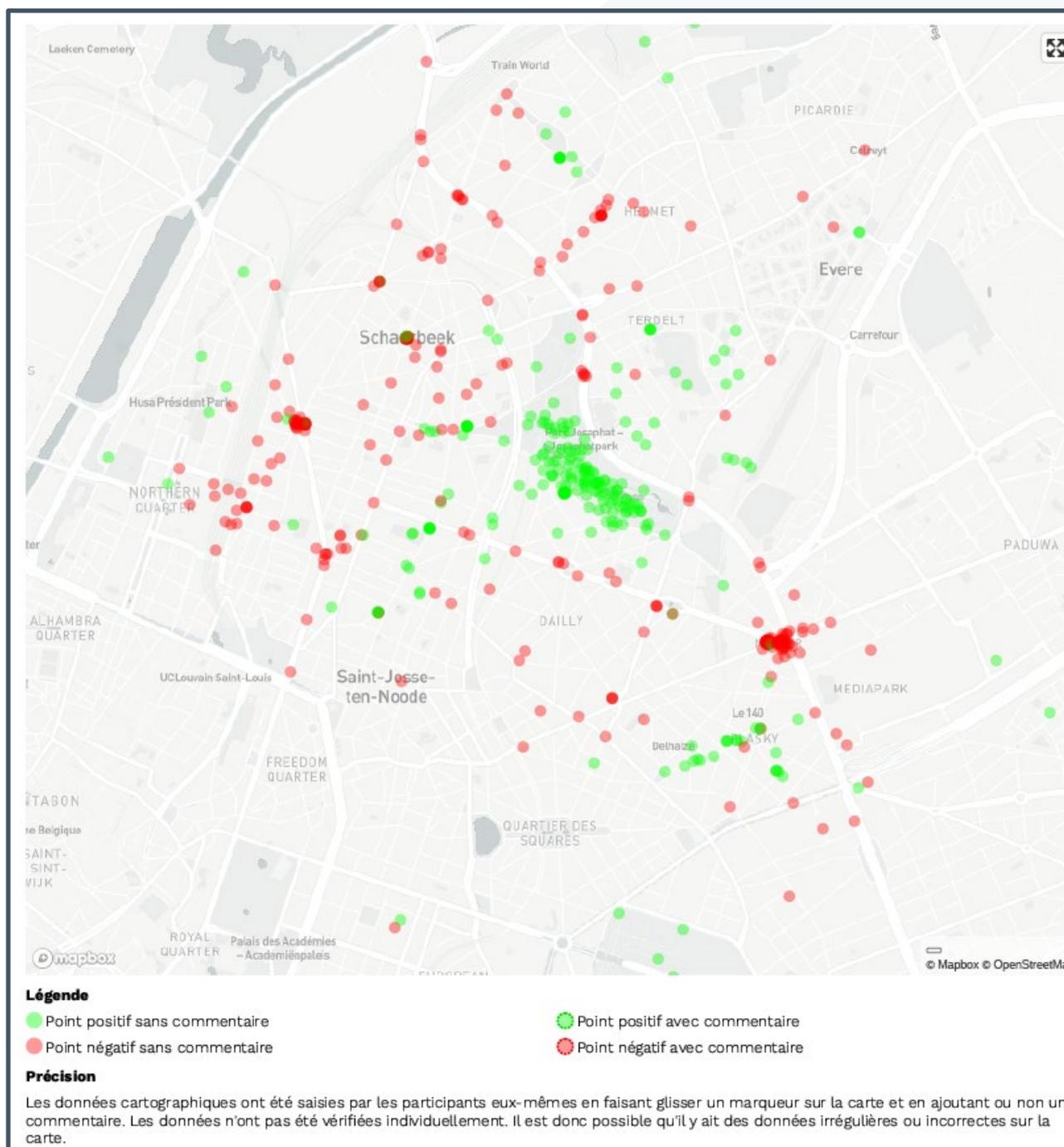


Carte représentant l'évolution des temps de parcours tout au long de la journée sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maille. Veuillez-vous référer la légende en haut à droite pour l'interprétation des résultats (Source : STIB).



Carte représentant la vitesse kilométrique moyenne tout au long de la journée sur les lignes de la STIB présentes dans la sous-maille. Veuillez-vous référer la légende en haut à droite pour l'interprétation des résultats (Source : STIB).

P.1.4. Cartographies du baromètre piéton



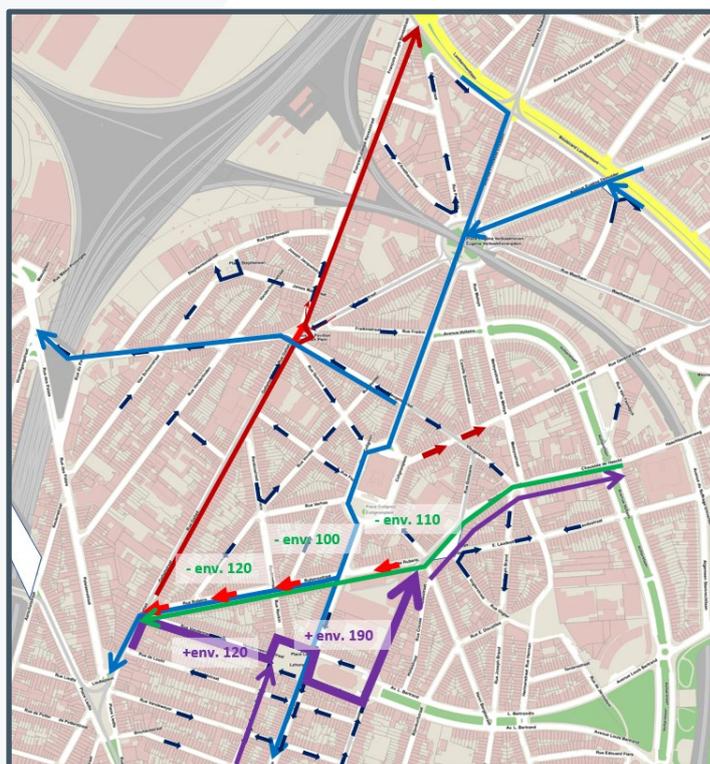
Carte représentant l'ensemble des points négatifs et positifs sur la Commune de Schaerbeek (Source : WALK)

P.1.5. Les trois scénarios de la rue Rubens

Une rue Rubens à sens unique (de Pogge vers Gallait)

La première hypothèse consisterait à rendre la rue Rubens à sens unique sur la totalité de ses tronçons. Le sens de circulation irait de la place Pogge jusqu'à la rue Gallait dans un axe Est>Ouest. L'accès de la rue Gallait ou de la rue de la Poste par Rubens serait donc interdit. Le mouvement de tourne-à-droite depuis la place Colignon vers la place Pogge serait également empêché. Ce scénario aurait l'avantage de réduire drastiquement le volume de trafic sur la rue Rubens. Toutefois, il supprimerait le seul itinéraire possible de l'ouest vers l'est, provoquant un report de trafic important dans d'autres voiries de quartier. Selon nos estimations théoriques :

- Il y aurait une diminution théorique du trafic d'environ 110 EVP/h (max 130 EVP/h en HP) sur **Rubens Est**. Ceci est dû à la suppression du flux provenant de la rue Gallait et de la place Colignon. Le volume de trafic dans l'autre sens resterait identique avec des standards autour de 220 EVP/h en moyenne (et une pointe à 280 EVP/h en HP).
- Dans le cas de **Rubens Ouest**, la diminution potentielle aurait deux origines. D'abord, il s'agirait de véhicules provenant de la rue Gallait (-120 EVP/h). Cette baisse serait ensuite complétée par la disparition du flux entre la rue Renkin (venant essentiellement de la rue de la Poste) et la rue Royale Sainte-Marie (-100 EVP/h à -150 EVP/h). Au total, le gain serait d'environ 220 EVP/h en moyenne sur la journée avec une pointe à 260 EVP/h en HP.



A l'échelle du quartier de la Cage aux Ours, le flux N<>S serait pleinement maintenu. Cela signifie que la situation resterait identique pour se rendre vers le pont Van Praet (**flèche bordeaux**) ou vers la place Liedts et la place de la Reine (**flèche bleue**). En étudiant le périmètre de manière plus globale, la connexion depuis la place Pogge vers la rue Gallait est conservée (**flèche verte**). Il est toutefois possible d'observer la **suppression du seul itinéraire clairement lisible** passant de l'ouest à l'est du quartier :

- Ceci provoquerait **des risques de report très importants** sur plusieurs voiries jouxtant la rue Rubens (Vandermeersch, Lehon, Hancart, Haecht ; **flèche mauve**)
- Il est possible d'estimer que le trafic augmenterait de 120 EVP/h (sur base d'un report total du trafic de Rubens vers cette voirie) et de 190 EVP/h sur la place Lehon et la rue Hancart (équivalent à l'augmentation sur la rue de la Poste). Au total, l'augmentation pourrait dépasser les 300 EVP/h.

À la suite de ce sens unique, la suppression d'une bande de circulation permettrait une récupération importante d'espace. Il serait alors tout à fait envisageable **d'aménager un contre sens bus + vélo sur le tronçon Est** de la rue. L'avantage serait triple :

- Améliorer le confort des usagers et la vitesse commerciale du bus 56 sur ce tronçon. La VICOM est en effet inférieure à 12 km/h et pourrait être retravaillée.
- Augmenter la cyclabilité de la zone. Le tronçon Est de la rue étant un nœud cyclable entre deux itinéraires communaux aménagés, le confort des cyclistes en serait valorisé. Sur son tronçon ouest, la piste cyclable marquée

faciliterait le bien-être des cyclistes et des trottinettistes traversant plusieurs quartiers schaarbeekoïses.

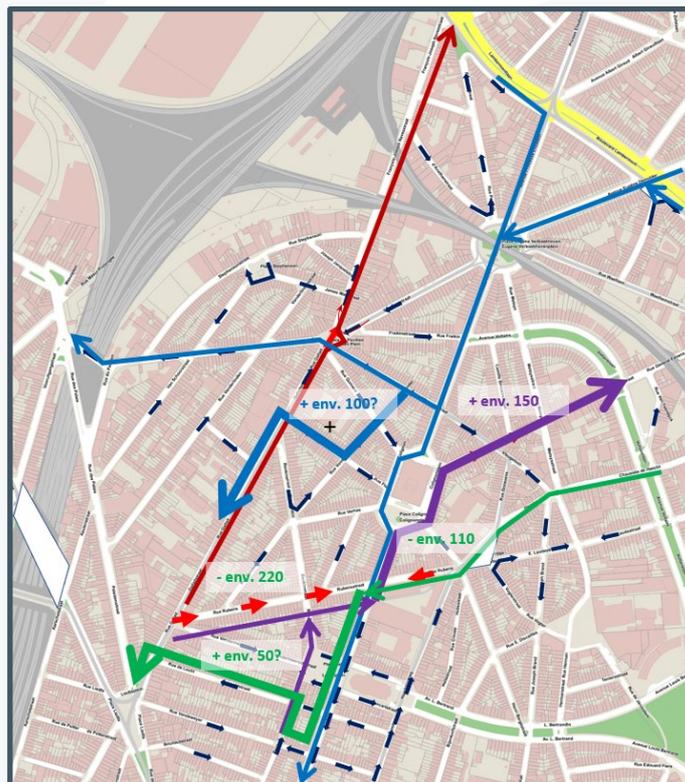
- Enfin, l'impact en termes de sécurité routière serait également important. La disparition d'un mouvement et d'un flux de véhicule entier aurait logiquement un impact sur les risques aux abords de l'école Sint-Maria.

En résumé, ce scénario a le bénéfice de réduire de manière importante le trafic sur la rue Rubens, de récupérer de l'espace public au bénéfice des transports en commun et des vélos et de simplifier le carrefour de la place Pogge. Toutefois, la circulation se retrouverait forcément éparpillée dans des rues adjacentes, augmentant sensiblement le trafic dans des voiries étroites telles que Vandermeersch, Hancart ou autour de la place Lehon.

Une rue Rubens à sens unique « tête-bêche »

Une seconde hypothèse consisterait à conserver le principe d'un sens unique, mais en opposant les deux tronçons. D'un côté, il serait possible d'emprunter la rue Rubens depuis la rue Gallait jusqu'à la rue Royale Sainte-Marie. D'un autre, un sens unique serait également placé de la place Pogge jusqu'à cette même rue Royale Sainte-Marie. A l'instar du premier scénario, les baisses de trafic seraient marquées pour la rue Rubens. Toutefois, la cohérence et la lisibilité du schéma de circulation en seraient sérieusement complexifiés avec des risques de report non négligeables.

En se focalisant sur la densité de trafic, les bénéfices sont identiques au premier scénario. Pour le **tronçon Est**, il serait envisageable d'obtenir une disparition d'environ 110 à 130 EVP/h. Dans sa **partie Ouest**, la diminution serait équivalente au scénario 1, mais provenant d'un flux différent. Il s'agit d'ici de l'ensemble des véhicules comptabilisés et rejoignant la rue Gallait depuis la rue Rubens Est. Sur base de nos comptages, la moyenne journalière était d'environ 220 EVP/h (avec une pointe à 260 EVP/h en HPM). Même si le carrefour Pogge s'avère simplifié, la facilité de déplacement et la lisibilité du plan de circulation seraient en revanche foncièrement hypothéquées :



- A l'échelle du quartier Cage aux Ours, le mouvement sud>nord est conservé via les rues Gallait et Navez (**flèche bordeaux**). Toutefois, le trafic N>S vers la place Liedts est totalement supprimé, avec un **risque important de transfert** via la rue des Ailes > la rue Vondel et la rue Floris (**flèche bleue**). Ceci pourrait impliquer une augmentation de trafic dans ces rues d'environ 100 EVP/h.
- Au niveau du périmètre général du CLM, **les connexions se complexifient**. La connexion O>E est conservée mais déplacée. L'itinéraire possible serait celui d'un cheminement par de la rue Rubens Ouest > le nord de la rue Royale Sainte-Marie, la place Colignon et enfin la rue Eenens (**flèche mauve**). L'augmentation est estimée à environ 150 EVP/h. Pour finir, le principal problème réside dans la connexion est>ouest qui est totalement supprimée (anciennement Haecht > Rubens > Gallait). À la suite de cette suppression, il y aurait ainsi un risque de report non négligeable via la rue Vandeweyer, la rue de la Poste et la rue de Locht (**flèche verte**).

Pour l'aménagement de l'espace public, les gains résident à nouveau dans la cyclabilité et la vitesse des transports en commun. Les nouveaux sens de circulation permettent à nouveau d'imaginer la création d'une bande-bus vélo ainsi qu'une piste cyclable marquée sur le tronçon ouest (dont les intérêts sont déjà présentés). Toutefois, étant donné sa configuration tête-bêche, celle-ci serait à contre sens et moins aisée à utiliser.

A l'instar de la première suggestion, les bénéfices pour la rue Rubens en termes de volume de trafic, de cyclabilité et de

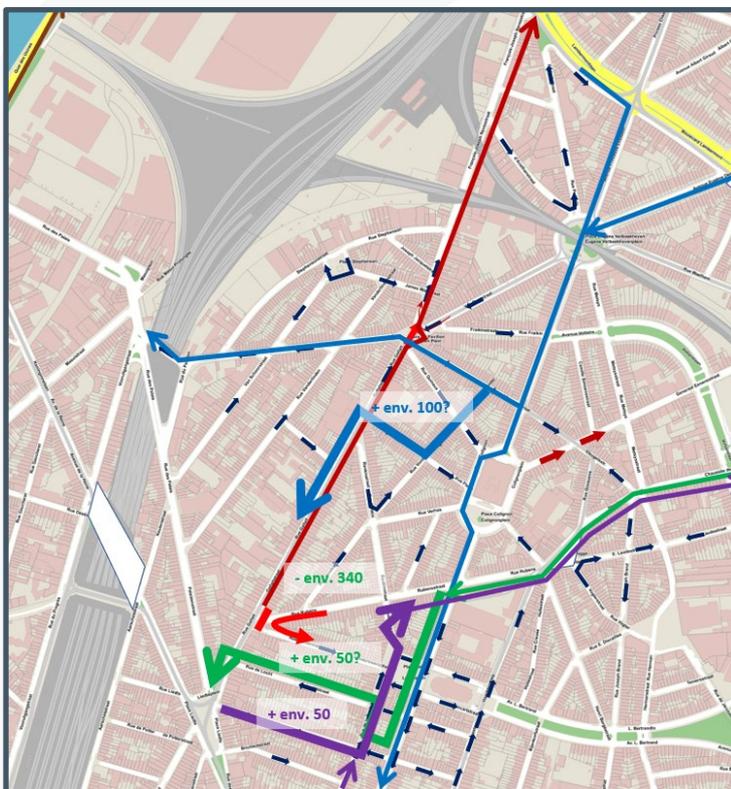
confort d'usagers des transports en commun semblent contrebalancer par un report non négligeable du trafic sur d'autres voiries et une complexification de l'accès automobile du quartier.

Une rue Rubens en cul-de-sac

Cette troisième hypothèse envisagerait de clôturer la circulation au croisement Rubens#Gallait. Le double sens serait ainsi conservé, mais le tronçon ouest de la rue se limiterait donc à l'accessibilité « riverains ». Toutefois, les bénéfices pour le reste de la rue et les possibilités d'aménagement public seraient nuls. La cohérence du schéma de circulation de la zone en serait également affaiblie.

Ce projet amènerait probablement un **statu quo** au niveau de volume de trafic sur la **partie Est** de la rue. En effet, les automobilistes emprunteraient encore tout autant cette portion pour rejoindre la rue Royale Sainte-Marie. Ce scénario **bénéficie essentiellement au tronçon Ouest**, la circulation devenant ainsi essentiellement locale. On éliminerait environ 220 EVP/h (qui se dirigeaient vers la rue Gallait) et 120 EVP/h dont l'itinéraire allaient vers la rue Royale Sainte-Marie.

Les conséquences sont certainement négatives pour la cohérence et la simplicité du schéma de circulation :



- Par rapport au périmètre de la Cage aux Ours, le flux S>N est une nouvelle fois conservé (**flèche bordeaux**). Le trafic N>S risque quant à lui de se reporter via plusieurs autres voiries de quartier (rues des Ailes, Vondel et Floris : **flèche bleue**). En parallèle, ce même trafic risquerait aussi de s'éparpiller dans les rues Vandeweyer, de la Poste et de Locht. Les augmentations oscillent entre 50 et 100 EVP/h.
- A un niveau plus large, les connexions se complexifient notablement. Depuis la place Liedts, il devient nécessaire d'emprunter la rue Brichaut, la rue de la Poste et la rue Renkin (**flèche mauve**). Le nombre de véhicules semble limité et d'environ 50 EVP/h. Toutefois, ces rues connaissant déjà une augmentation substantielle du trafic, cette hausse viendrait donc s'ajouter à une réalité déjà délicate. La connexion dans le sens **est>ouest disparaît totalement**, avec un risque de report et de nouveau trajet passant par la rue Vandeweyer, la rue de la Poste et la rue de Locht (**flèche verte**).

Avec le maintien du double sens, les possibilités d'aménagement public ne permettent pas la création d'une bande-bus et vélo et d'une piste cyclable marquée. Toutefois, il serait éventuellement possible de valoriser et de verduriser le cul-de-sac à hauteur de la rue Gallait (en veillant à la traversabilité de la placette imaginée).

Pour résumé, ce scénario favorise particulièrement la partie ouest de la rue Rubens. Les gains cyclables sont marginaux et l'amélioration de la vitesse commerciale inenvisageable. Par ailleurs, il s'agit du seul scénario ne simplifiant pas le carrefour de la place Pogge. Les reports de trafic s'avèrent multiples, bien que limité en termes absolus. L'accès au quartier est quant à lui sensiblement complexifié.